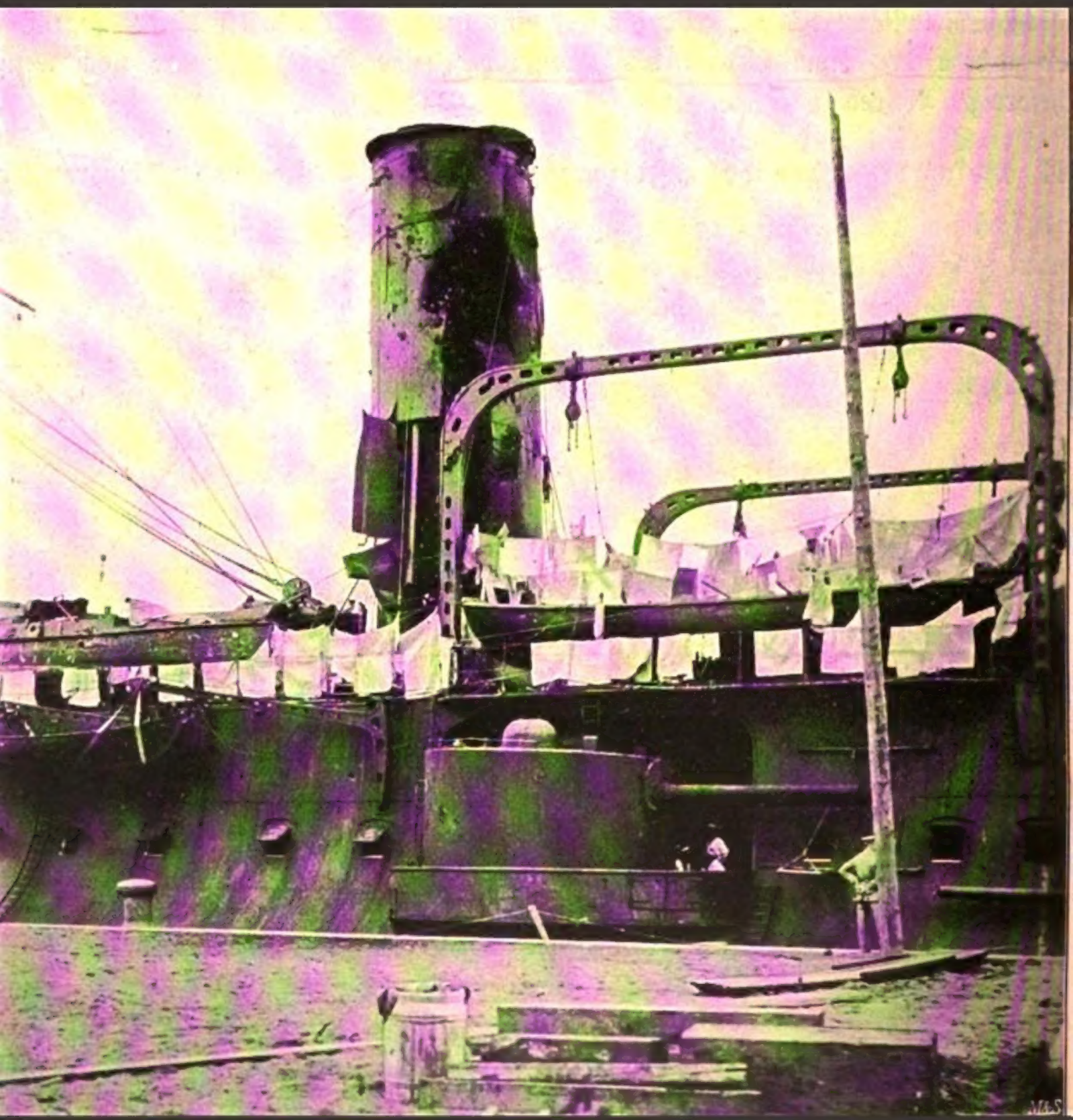


Marine-rundschau

Digitized by Google

KF 476
War 22.10

HARVARD COLLEGE
LIBRARY

IN MEMORY OF

FRANKLIN TEMPLE INGRAHAM

CLASS OF 1914

SECOND LIEUTENANT
COAST ARTILLERY CORPS
UNITED STATES ARMY

WELLESLEY, MASSACHUSETTS
MAY 23, 1891 APRIL 11, 1918

TIFFANY & CO.

Digitized by Google

Digitized by Google

Marine-Rundschau

Fünfzehnter Jahrgang, II. Teil

Juli bis Dezember 1904 (Hefte 7 bis 12)

Mit Abbildungen, Plänen, Karten und Skizzen

Berlin 1904
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68–71

Digitized by Google

Har 22.10

KF476

HARVARD COLLEGE
NOV 3 1937
LIBRARY

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis des Jahrganges 1904

II. Teil (Hefte 7 bis 12)

der

„Marine-Rundschau".

Größere Aufsätze.

	Seite
Der Indische Ozean in der Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit. Von Karl Rodenberg	763—792
Die Preisarbeit des englischen Leutnants A. C. Dewar R. N. über die Kriegsblockade unter Berücksichtigung der modernen Kampfmittel	793—812
Desgl. (Schluß)	905—920
Idealismus und Mannschaftserziehung	813—828
Die ersten Dampfer in der Ostsee. (Nach Quellen des Lübeckischen Staatsarchivs.) Von Direktor Dr. Schulze-Lübeck. (Schluß.)	829—841
Zum 50jährigen Bestehen des Marine-Baubeamtenkorps	842—843
Theorie und Praxis in der Schlacht von Trafalgar. (Mit 7 Skizzen.)	887—904
England in Ägypten. (Mit 1 Kartenskizze.) Von Oberleutnant Paschen	921—936
Vervollkommnung der Seezeichen- und Nebelsignaleinrichtungen in unseren Reichskriegshafengebieten. (Mit 1 Karte.) Bearbeitet in der Nautischen Abteilung des Reichs-Marine-Amts. Abgeschlossen Mai 1904	937—946
Der russisch-japanische Krieg. (Zweite Fortsetzung.)	947—964
Die Marineliteratur im Jahre 1903. Von Kapitän zur See z. D. Meuss	965—987
Die finanzielle Seite des russisch-japanischen Krieges. Von Prof. Dr. Helfferich, Wirkl. Legationsrat	1029—1107
Die englischen Flottenmanöver Juli/August 1904. (Mit 1 Karte.)	1108—1134
Mitteilungen der Offiziere des russischen Kreuzers „Askold" über das Gefecht am 10. August vor Port Arthur. (Mit 7 Abbildungen.)	1135—1141
Ein Brief des Generals v. Stosch aus dem Jahre 1877 und seine Stellung in der Entwicklungsgeschichte moderner Seetaktik. (Mit 12 Schiffsskizzen.)	1187—1204
Der Ausbruch der russischen Flotte aus Port Arthur am 10. August nach der Darstellung von Offizieren des Linienschiffes „Zessarewitsch". (Mit 13 Abbildungen.)	1205—1221
Im Stabe des Majors v. Glasenapp. Von der Bildung des Marine-Expeditionskorps bis Ende März 1904. (Mit 2 Kartenskizzen.) Von Schäfer, Leutnant im 2. Seebataillon	1222—1247
Die britische Expedition nach Lhassa. (Mit 1 Kartenskizze.) Von Karl v. Bruchhausen, Major a. D.	1248—1267
Die Aufgabe der nach den ostasiatischen Gewässern entsandten russischen Ostseeflotte. Eine strategische Studie. (Mit 1 Übersichtskarte.)	1311—1330

Digitized by Google

Seite

Das englische Landungsmanöver an der Küste von Essex im September 1904. (Mit 1 Kartenskizze.) . . . . . 1331—1340

Die englischen Maßnahmen aus Anlaß der Beschießung einer englischen Fischerflotte durch das russische II. pazifische Geschwader in der Nordsee am 21. Oktober 1904. (Mit 1 Kartenskizze.) . . . . . 1341—1348

Einige weitere Bemerkungen zur finanziellen Seite des russisch-japanischen Krieges 1349—1368

Unterwasserpanzer. Unter Mitwirkung des Ingenieurs Dr. Blochmann von Marine-Schiffbaumeister G. Neudeck. (Mit 7 Abbildungen.) . . . . . 1369—1387

Weiteres zur Kompaßbehandlung . . . . . 1386—1393

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland 1268, 1394
England 844, 988, 1142, 1274, 1401
Frankreich 848, 993, 1147, 1278, 1407
Rußland 852, 999, 1154, 1281, 1409
Vereinigte Staaten von Nordamerika 854, 1001, 1156, 1283, 1412
Italien 859, 1004, 1163, 1289, 1417
Japan 1418
Österreich-Ungarn 863, 1007, 1167, 1289, 1419
Schweden 862, 1005, 1166, 1290, 1419
Norwegen 862, 1006, 1167, 1290
Dänemark 1166, 1291
Griechenland 863, 1006, 1167
Türkei 1168, 1292
Montenegro 1168

Verschiedenes.

Admiral v. Knorr 864
Lord Brasseys Naval Annual 1904 865
Statistischer Sanitätsbericht der Kaiserlich Deutschen Marine für die Zeit vom 1. Oktober 1901 bis 30. September 1902 870
Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 1904 von Nauticus 1008
Die Begründung des Haushaltsvoranschlages der französischen Marine für das Jahr 1905 . 1293
Ein Merkbüchlein für den Wachtoffizier 1296
Die Neuregelung der Küstenverteidigung in Frankreich 1421

Literatur.

Lengnick, Arthur, und Frhr. v. Klimburg, Robert: Unsere Wehrmacht zur See. Überblick des gesamten Marinewesens und der Grundsätze moderner Seekriegführung . . . 875
J. Sch.: Rußland und Indien. Auf Grundlage russischer und englischer Quellen bearbeitet 875
v. Knebel-Doeberitz, Hugo: Besteht für Deutschland eine amerikanische Gefahr 876
Schmidt-Dargitz und Köbner: Deutsche Kolonialgesetzgebung. Band 7 876
Karte des nördlichen Teiles von Deutsch-Südwestafrika. Mit Begleitworten von Dr. Georg Hartmann 876
Urkundliche Beiträge und Forschungen zur Geschichte des preußischen Heeres. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. — 5. Heft: Die Gefechtsausbildung der preußischen Infanterie von 1806; 6. Heft: Der preußische Kavalleriedienst vor 1806 877

Digitized by Google

Seite
v. Kalinowski: Der Krieg zwischen Rußland und Japan 877
v. Lenz, Alfred: Lebensbild des Generals Uchatius, des Erfinders der Stahlbronzegeschütze 877
Schön, Josef: Die russischen Kriegshäfen in Ostasien 878
Bohrdt, Hans: Segelyacht „Meteor", Graviire 878
Reichs-Marine-Amt: Dienstanweisung für die Gerichtsstellen und Justizbeamten der Kaiserlichen Marine 879
Bauer, G.: Berechnung und Konstruktion der Schiffsmaschinen und -Kessel 879
Peabody, Cecil H.: Naval Architecture 880
Hitze, F.: Die Arbeiterfrage 1013
Münsterberg: Die Amerikaner 1013
Moll, O.: Die Unterseekabel in Wort und Bild 1014
Wereschtschagin: Vom Kriegsschauplatze in der Mandschurei 1014
Auf weiter Fahrt. Selbsterlebnisse zur See und zu Lande. Dritter Band 1015
Immanuel: Der russisch-japanische Krieg 1015
Mayerhoffer: Österreichs Krieg mit Napoleon I. 1809 1015
Aufgaben der Aufnahmeprüfung für die Kriegsakademie 1904 nebst Lösungen 1016
v. Bonin, Burkhard: Grundzüge der Rechtsverfassung in den deutschen Heeren zu Beginn der Neuzeit 1016
Wiegner, Max: Die Kriegskontrebande in der Völkerrechtswissenschaft und der Staatenpraxis 1016
Reichs-Marine-Amt: Leitfaden für die Unterweisung der Maschinistenanwärter der Kaiserlichen Marine 1017
Weyer: Taschenbuch der Kriegsflotten 1017
Behme, Fr., und Krieger, M.: Führer durch Tsingtau und Umgebung 1017
Mußte es sein? Briefe von Karl Wesendong an seine Pflegeschwester Ruth 1018
Das Mittelmeer und seine Küstenstädte. Meyers Reisebücher 1018
Breitscheid, R., und Zabel, R.: Monographien zur Weltpolitik. Band I: Die russische Weltmacht in Mittel- und Westasien. Von Dr. Paul Rohrbach 1018
Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für die Nordsee. Zweiter Teil, zweites Heft: Die Shetland- und Orkney-Inseln, die Nord- und Ostküste Schottlands von Kap Wrath bis Kinnaird Head. Dritte Auflage 1019
Reichs-Marine-Amt: Segelhandbuch für die Nord- und Westküsten Portugals und Spaniens 1019
Flatau, Ludwig: Weltpolitik und Flottenpläne 1169
The Naval Pocket-book 1169
Bull, H. J.: Südwärts. Die Expedition von 1893 bis 1895 nach dem südlichen Eismeere. Autorisierte Übersetzung aus dem Norwegischen von Margarethe Langfeldt 1169
Pinzler, Johs.: Die Reden Kaiser Wilhelms II. 1170
Hilsenbeck, Wilhelm: Die Deckung der Kosten des Krieges in Südafrika von 1899 bis 1902 auf Seite Englands 1170
Jane, Fred F.: The torpedo in peace and war 1170
Russische Kreuzerfahrten. Von *** 1171
Frhr. v. Erffa, Burkhardt: Reise- und Kriegsbilder von Deutsch-Südwestafrika 1171
Bronguiart, Henry: Les Corsaires et la guerre maritime 1171
Wereschtschagin, A. W.: Kriegsbilder aus Ostasien. Übersetzt von Leutnant Ullrich . . 1172
Der Akazuki vor Port Arthur. Aus dem Kriegstagebuch des japanischen Kapitänleutnants Nirutaka 1172
Fridrichowicz: Kompendien der Staatswissenschaften 1172, 1433
Chevalley, Heinrich: Rund um Afrika 1172
Seidel, A.: Das Geistesleben der afrikanischen Negervölker 1173
Fournier: Napoleon I. 1173
Vierteljahreshefte für Truppenführung und Heereskunde. Herausgegeben vom Großen Generalstabe 1173, 1432
v. Hoffbauer: Schwebende Artilleriefragen 1174
Kirsten: Pferde an Bord 1174
General v. Goeben im Feldzuge 1866 1174
Veröffentlichungen des Hydrographischen Amtes der k. und k. Kriegsmarine in Pola . . . 1174
Lorenz, Hans: Lehrbuch der technischen Physik 1175
Eichheim, R.: Handbuch des materiellen Strafrechts, unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse bei der Kaiserlichen Marine 1175
Schlayer, M.: Heer und Kriegsflotte. II. Militär-Strafrecht 1176
Entscheidungen des Reichs-Militärgerichts 1176
Dehn, Paul: Weltwirtschaftliche Neubildungen 1177
Karte des russischen Schutzgebietes auf der Halbinsel Liautung 1:200000 1178
Übersichtskarte von Ostasien 1:5000000 mit 14 Beikarten 1:1000000 bis 1:250000 . . 1178
43. Bericht des Schleswig-Holsteinischen Museums vaterländischer Altertümer 1178
Aubin, Eugène: Le Maroc d'aujourd'hui 1297

Digitized by Google

Seite

v. Graevenitz, G.: Goethe unser Reisebegleiter in Italien 1298
v. Wolfsberg, K.: Neue Lieder. 66 ausgewählte lyrische Gedichte 1297
Export-Handadreßbuch von Deutschland 1904/05 1298
Die Mandschurei. Nach dem vom russischen Großen Generalstabe herausgegebenen „Material zur Geographie Asiens". Übersetzt von Leutnant Ullrich 1298
v. Bülow, H.: Deutsch-Südwestafrika seit der Besitzergreifung; die Züge und Kriege gegen die Eingeborenen 1298
Kolb, Alfred: Als Arbeiter in Amerika 1298
Grieb-Schröer: Deutsch-englisches Wörterbuch 1299
Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter 1299
Rotth, A. W. H.: Vom Werden und Wesen der Maschine 1300
Weigelt: Handbuch für die Einjährig-Freiwilligen, Offizier-Aspiranten und Offiziere des Beurlaubtenstandes der Fußartillerie 1300
v. Poten, v. Glasenapp, Frhr. v. Maltzahn: Handbuch für den Einjährig-Freiwilligen sowie für den Reserve- und Landwehr-Offizier der Kavallerie 1300
Wernigk: Handbuch für die Einjährig-Freiwilligen der Feldartillerie 1300
Diltheys Militärischer Dienst-Unterricht für Einjährig-Freiwillige der Infanterie 1300
Maillet, Arthur: »La France de demain«, Halbmonatsschrift 1300
Friedag, B.: Der Führer durch Heer und Flotte 1301
Lehmann, Max: Freiherr vom Stein 1301
Instruktionsbücher des Verlags der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin 1301
Frhr. v. Meerscheidt-Hüllessem: Die Ausbildung der Infanterie 1301
Lawrence, T. A.: War and Neutrality in the far East 1302
Stavenhagen, W.: Skizze der Entwicklung und des Standes des Kartenwesens des außerdeutschen Kartenwesens 1424
Blumenthal, Hans: Die politischen Einrichtungen der Vereinigten Staaten von Amerika (Union und Imperium) 1425
Deckert, Emil: Nordamerika. — Vierter Band der von Prof. Dr. W. Sievers in zweiter Auflage herausgegebenen „Allgemeinen Länderkunde" 1425
Asien. Erstes Heft. — Sievers: „Allgemeine Landeskunde" 1426
Peters, Carl: England und die Engländer 1426
Richter, Otto: Deutsche Seebücherei. Erzählungen aus dem Leben des deutschen Volkes zur See für Jugend und Volk 1427
Bohrdt, Hans: „Linienschiffsgeschwader vor Helgoland", „Kurbrandenburg bei St. Vincent", „Hamburgs Schiffahrt". — Heliogravüren der Verlagsfirma Boll & Pickardt, Berlin . 1427
Lauffer, F.: Die magnetischen Fehlerquellen des Schiffskompasses 1427
Prasch, A.: Die Fortschritte auf dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie 1428
Biegon v. Czudnochowski, Walter: Das elektrische Bogenlicht, seine Entwicklung und seine physikalischen Grundlagen 1429
Pertev Bey: Unter Graf v. Haeseler. Persönliche Erinnerungen 1429
Guth, W.: Ein Beitrag zu der Frage: Ist die deutsche Landwirtschaft imstande, bei sich steigernder Bevölkerung Deutschlands Brot-, Getreide- und Fleischbedarf zu decken? . . 1429
Erdmann, Gustav Adolf: Frei die See! Betrachtungen zum Flottenprogramm des Deutschen Flotten-Vereins 1429
Neuhaus, Erich: Die Flottenfrage unter den wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen der Gegenwart 1430
Stöwer: Der deutsche Segelsport 1430
v. François: Feldverpflegungsdienst bei den höheren Kommandobehörden. Erster Teil . 1431
v. Alten: Kriegskunst in Aufgaben. Zweites Heft 1431
Rohne: Das gefechtsmäßige Abteilungsschießen der Infanterie und das Schießen mit Maschinengewehren 1431
Balck: Taktik. Sechster Band 1431
v. Abel: Stammliste der Königlich Preußischen Armee 1431
v. Holleben: Geschichte des Frühjahrs-Feldzuges 1813 und seine Vorgeschichte. Erster Band 1432
Bronsart v. Schellendorff: Der Dienst des Generalstabes. Vierte Auflage 1431
v. Scherff: Gewehr und Gelände im heutigen Angriffskampf 1432
v. Lignitz: Aus drei Kriegen. 1866, 1870/71, 1877/78 1432
Deutsche Seewarte: Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern. Erster Band: Eingänge des Jahres 1903 1432
Ganz, Hugo: Vor der Katastrophe. Ein Blick ins Zarenreich. Skizzen und Interviews aus den russischen Hauptstädten 1432
Conrad, Hermann: Syntax der englischen Sprache für Schulen 1433
Seidel, A.: Togo-Sprachen. Grammatik, Gespräche, Wörtersammlungen. — Kochs Sprachführer, Band 24 1433

Digitized by Google

Seite

Mieck, P.: Die Arbeiter-Wohlfahrtseinrichtungen der induſtriellen Unternehmer in den preußiſchen Provinzen Rheinland und Weſtfalen und ihre volkswirtſchaftliche und ſoziale Bedeutung 1433
Nocht, B.: Die ärztliche Mitwirkung bei der ſozialen Fürſorge im Seeverkehr 1434

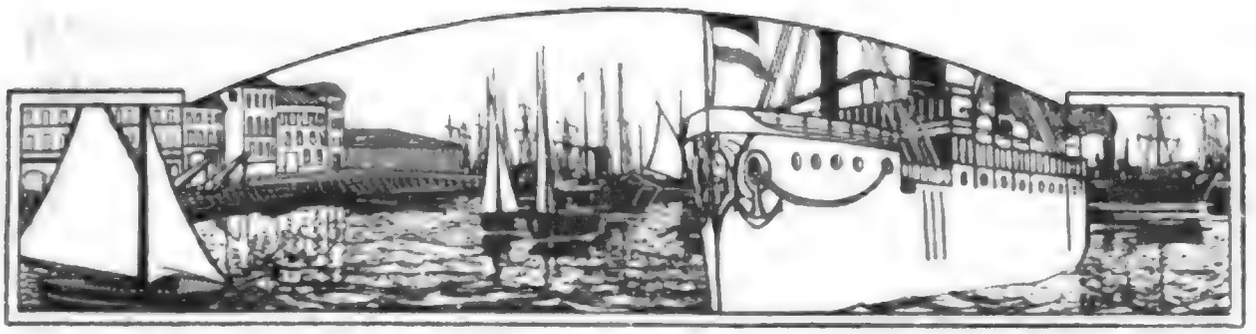
Neu erſchienene und unter „Literatur“ nicht beſprochene Bücher . . 881, 1020, 1179, 1303, 1434

Berichtigung 1141, 1423
Notiz 1423

Inhaltsangabe von Zeitſchriften.

882, 1022, 1181, 1305, 1436

Digitized by Google



Der Indische Ozean in der Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit.

Von Karl Rodenberg.

Nächst dem Nordatlantischen Ozean hat kein Weltmeer auf die Entwicklung der menschlichen Kultur und Geschichte tiefere Einwirkungen ausgeübt als der Indische Ozean. Die völkerverbindende Kraft des Meeres hat sich aber bei ihm nicht darin offenbart, daß über seine Gewässer, wie über den Atlantischen Ozean, Völkerwanderungen hingegangen sind; wenigstens in historischer Zeit ist das nicht geschehen. Auch sind seine Gestade nicht fruchtbar an politischen Ideen gewesen, die von Staaten mit eigentümlich geformtem Leben durch die Schiffahrt in die Ferne getragen wurden. Was der Indische Ozean für die Menschheit gewesen ist, hat er als Vermittler des Handels geleistet.

Im Altertum und im Mittelalter hat sich die Schiffahrt auf keinem Meere über so große Entfernungen erstreckt, und noch in der Neuzeit bis ins 19. Jahrhundert hinein war die indische Fahrt die weiteste, die von europäischen Schiffern regelmäßig betrieben wurde. Die Überwindung großer Räume ist aber für die Schiffahrt stets eine Schule gewesen, und wenn Völker in Berührung gebracht werden, die in Leben und Kultur starke Verschiedenheiten aufweisen, gehen daraus allemal die kräftigsten Anregungen hervor. Ferner waren die Länder am Indischen Ozean bis zur Entdeckung Amerikas die einzigen, aus denen man Bodenprodukte der heißen Zone beziehen konnte. Die Gewürze Indiens wurden von aller Welt begehrt und teuer bezahlt. Sie und die anderen Kostbarkeiten lockten die Völker von allen Seiten heran und reizten zu immer neuen Unternehmungen, und Indien blieb auch für die Menschen der Neuzeit das Land der Schätze und Wunder, das sie wie kein anderes magnetisch anzog. Begierde und Einbildungskraft sind aber die Flügel der Tatkraft.

Der Handel und die Handelswege sind überall durch die geographische Konfiguration bedingt, die in allem Wechsel eine feste Größe bleibt. Der Indische Ozean bildet einen ungeheuren, nach Süden offenen Halbkreis. An den beiden Seiten wird er durch Kontinente begrenzt, deren Inneres schwer zugänglich ist: Australien ist bis

Digitized by Google

zum 19. Jahrhundert völlig geſchichtslos geweſen, die Oſtſeite von Afrika faſt ganz. In ſeinen nördlichen Teilen hingegen iſt der Ozean reich gegliedert. Hier lagen die geſchichtlichen Küſten, und an ihnen hat ſich der Verkehr hingezogen. Die Handelslinien haben daher im großen und ganzen eine weſtöſtliche Richtung gehabt und in der Hauptſache bis heute bewahrt.

In der Mitte ragt die mächtige Halbinſel von Vorderindien ins Meer hinein, die ihm den Namen gegeben hat. Bei ihrer Lage, Größe und Einwohnerzahl hätte man erwarten ſollen, daß ſie ſeit den älteſten Zeiten eine dominierende maritime Stellung eingenommen hätte; doch iſt das nie geſchehen, weil der Bevölkerung die erforderlichen Eigenſchaften fehlten. Vorderindien iſt ſtets das Ziel der fremden Seefahrer geweſen, die Indier jedoch haben nie in großer Zahl andere Küſten aufgeſucht. Die merkantile Aktivität hat ihren Sitz im äußerſten Oſten und im äußerſten Weſten gehabt, im hinterindiſchen Archipel und in Vorderaſien.

Die hinterindiſche Inſelwelt bildet das Bindeglied zwiſchen dem Indiſchen Ozean und Oſtaſien, wo China ſchon in grauer Vorzeit ein Land mit einer dichten Bevölkerung und einer eigentümlichen und hohen Kultur geweſen iſt. Trotzdem die Malaien von Hinterindien immer zu den beſten Seeleuten der ganzen Welt gehört und immer untereinander in einem lebhaften Warenaustauſch geſtanden haben, ſcheinen ſie doch den Verkehr mit China nie beherrſcht zu haben. Dieſer blieb überwiegend in den Händen der Chineſen, deren Händler ſich ſeit den älteſten Zeiten auf den Sundainſeln nachweiſen laſſen. Auch nach Weſten hin haben die Malaien, ſoweit unſere Kenntnis reicht, niemals eine ſtarke Schiffahrt über große Entfernungen betrieben, ſondern hier traten ebenfalls die Chineſen für ſie ein, die im Altertum und im früheren Mittelalter ihre Fahrten nach Vorderindien und vielleicht noch weiter ausgedehnt haben.

Weit ſtärkere Anregungen hat der Handel vom Weſten empfangen. Hier dringt der Indiſche Ozean durch das Rote Meer und den Perſiſchen Golf bis dicht ans Mittelmeer heran und berührt in Ägypten und Meſopotamien Länder, die ſchon in Zeiten, welche jenſeits einer ſicheren chronologiſchen Fixierung liegen, Sitze eines hochentwickelten Lebens und eines durchgebildeten Verkehrs geweſen ſind. Wie weit jedoch die weſtlichen Völker ſich vor Alexander dem Großen auf den Ozean hinausgewagt und regelmäßige Fahrten unterhalten haben, entzieht ſich bei dem Mangel an zuverläſſigen Nachrichten einer genaueren Feſtſtellung. Indiſche Gewürze haben im Morgenlande früh Verwendung gefunden. Als mit dem Zuge Alexanders ſich in Vorderindien griechiſche Kultur ausbreitete, hatte auch der Verkehr davon ſeinen Vorteil, und der indiſche Handel der weſtlichen Völker ſteigerte ſich noch mehr in der römiſchen Epoche, zumal man damals die Regelmäßigkeit der Monſune kennen und nutzen lernte. Vorderaſien und Ägypten übernahmen nun noch eine neue und bedeutendere Funktion, nämlich das ganze, unter der römiſchen Herrſchaft ſehr aufnahmefähig gewordene Mittelmeergebiet mit indiſchen Waren zu verſorgen, und die Verkehrslinien, die von Indien nach dem Abendlande liefen, ſind auch das Mittelalter hindurch niemals ganz unterbrochen, ſelbſt nicht in den dunkelſten Zeiten, die ſich nach der Zerſtörung des Weſtrömiſchen Reiches auf Europa herabſenkten.

Die hinterindiſch-chineſiſche Welt mochte an Bevölkerungszahl, materiellen Mitteln und Bedürfniſſen hinter der vorderaſiatiſch-europäiſchen im Altertum und im

Digitized by Google

Mittelalter nicht zurückſtehen: der Weſten verfügte über die ſtärkeren kulturellen und perſönlichen Kräfte. Er gewann das Übergewicht im Indiſchen Ozean, das er immer behauptet hat.

Im Mittelalter wurden die Araber das herrſchende Volk von Vorderaſien. Die Religion Mohammeds, die ihren Seelen Feuer und Schwung verlieh, führte ſie aus den beſchränkten Verhältniſſen der Heimat heraus. Mit dem Schwerte begründeten ſie ſich ein Weltreich, und nachdem ihre Eroberungen im 8. Jahrhundert ihre Grenzen erreicht hatten, wurden ſie binnen kurzem ein ſchöpferiſches Kulturvolk. Die treibenden Kräfte lagen einmal in den Überreſten der antiken Bildung, die ſie in den unterworfenen Ländern vorfanden, vor allem aber in einem hochentwickelten Verkehr. Ihm iſt es zuzuſchreiben, daß ſich der Orient ſo viel ſchneller aus der Barbarei emporgerungen hat als das Abendland. In Europa fehlte während des früheren Mittelalters der große Verkehr von Land zu Land und mit ihm der tauſendfältige Anreiz, neues aufzunehmen, der aus ihm hervorgeht.

Der Handel der mohammedaniſchen Länder war einmal Landhandel, der mit Karawanen betrieben wurde; weit wichtiger war aber der Seehandel im Mittelmeer und im Indiſchen Ozean. Mit einer unwiderſtehlichen Energie haben ſich die Araber auf das Weltmeer geworfen. An der oſtafrikaniſchen Küſte drangen ſie bis tief nach dem Süden vor; ihr Hauptziel blieb aber Indien. Die Chineſen, die ſich in Vorderindien und Ceylon feſtgeſetzt hatten, wichen vor ihnen nach Hinterindien zurück. Die Araber folgten ihnen hierhin und erlangten auch auf den hinterindiſchen Märkten einen erſten Platz. Von dort kamen ſie nach China, und auch in den chineſiſchen Küſtenſtädten wurden ſie heimiſch. Doch blieb das Hauptfeld ihrer Tätigkeit der Indiſche Ozean. Hier wurden ſie die Herren, und das ſind ſie bis zum Ausgang des Mittelalters geblieben.

Ihr Handel benutzte die früher befahrenen Wege. Der eine, von Indien kommende Verkehrsſtrom mündete in den Perſiſchen Meerbuſen und ging nach Meſopotamien, wo als arabiſche Handelsplätze Baſſora und Bagdad entſtanden. Von hier verzweigten ſich die Linien nordöſtlich nach Perſien und Turkeſtan, nördlich nach dem Schwarzen Meere, weſtlich nach Syrien und dem Mittelmeere. Weil Bagdad als Handelsſtadt überaus ſchnell aufblühte, wurde es der Sitz des Kalifats. Der andere Strom ging ins Rote Meer und nach Ägypten, wo Kairo das wurde, was Bagdad in Meſopotamien war. Die Bedeutung von Ägypten hat zu allen Zeiten nicht allein auf ſeiner Fruchtbarkeit durch die Überſchwemmungen des Nils beruht, ſondern auch auf ſeiner Lage an der Stelle, wo der Indiſche Ozean und das Mittelmeer nur durch eine Spanne feſten Landes getrennt ſind. Das Bindeglied zwiſchen dem Nillande und dem Euphratlande war Syrien, durch das auch alle Pilgerkarawanen paſſieren mußten, die von Norden und Oſten nach Mekka wollten. Dem verdankten Aleppo und Damaskus ihre Größe.

Die Araber haben von dem Ozeanhandel, der über weite Entfernungen ging, alle die Vorteile gehabt, die er gewähren konnte. Er brachte ihnen Wohlſtand und ein mächtig flutendes Leben in ihren Städten. Doch war das noch nicht der größte Gewinn. Sie kamen auf ihren Fahrten mit den verſchiedenartigſten Völkerſchaften in Berührung, mit den Negern in Oſtafrika, mit Halbbarbaren wie den Malaien, mit

Digitized by Google

Kulturvölkern wie den Hindu und den Chineſen. Sie mußten die Augen offen halten und die fremden Raſſen, ihre Eigentümlichkeiten und ihre Einrichtungen ſtudieren, um mit ihnen anknüpfen zu können und ſich vor Schaden zu bewahren. Sie lernten ſehen und unterſcheiden und das Fremdartige leicht erfaſſen, und die Fähigkeit unbefangener Beobachtung, die täglich geübt wurde, iſt ein Gewinn für ihre Wiſſenſchaft geworden, die dann wieder zurückwirkend das materielle Leben befruchtete.

Die Araber wurden ausgezeichnete Geographen. Sie beſaßen eine derartig gute Kenntnis von den Ländern Aſiens und Afrikas und über die Verteilung von Land und Waſſer auf der öſtlichen Halbkugel, daß ſie darin die Lehrer der Europäer wurden. Auf den Arbeiten des Altertums weiterbauend, haben ſie ſich bemüht, ſelbſtändig feſtzuſtellen, wie viel Grade ſich die bewohnte Welt von Weſten nach Oſten erſtrecke, und ſelbſt an der Gradmeſſung haben ſie ſich verſucht. Die Bedürfniſſe und Gefahren der Schiffahrt liehen ihnen den Antrieb, die wechſelnden Erſcheinungen der Meere zu erforſchen. Mit Hilfe des Monſuns, deſſen Kenntnis ſie von den Alten übernahmen, und durch Beobachtung der Strömungen und der Geſtirne fuhren ſie ſicher quer über den Indiſchen Ozean, auch bevor ſie den Kompaß beſaßen, der ihnen wahrſcheinlich von den Chineſen zugetragen iſt.

Das Wertvollſte war aber die Fülle der Anregungen. Der Handel hat die Eigentümlichkeit, daß mit ihm nicht nur Waren, ſondern auch Kenntniſſe und Ideen ausgetauſcht werden. Man erfährt immer neues, das zum Vergleich mit dem Alten auffordert und den Sinn für den Fortſchritt wachhält. Das Leben wird vor Erſtarrung bewahrt, und in Wechſel, Anſpannung und Gefahren bleiben die Menſchen friſch und tatkräftig. Man darf wohl ſagen, daß die Handels- und Seeherrſchaft der Araber im Indiſchen Ozean eine Lebensbedingung für den hohen Stand der Kultur von Vorderaſien und Ägypten im Mittelalter geweſen iſt.

Der indiſche Handel der Araber konnte nur deshalb ſeinen großen Umfang erlangen, weil er nicht allein die Bedürfniſſe der mohammedaniſchen Länder, ſondern auch von Europa zu befriedigen hatte, und Europa wurde ein immer beſſerer Abnehmer. Durch die tiefe Erſchütterung des erſten Kreuzzuges wurde hier eine Fülle von Kräften aufgeweckt, die ſich nun in energiſchem Schaffen rührten. Raſch wuchs der Wohlſtand, und damit ſtiegen die Anſprüche und die Konſumtionsfähigkeit. Die Kreuzzüge haben allerdings den Arabern auch einen großen Verluſt gebracht. Zwar der Waffenangriff des Abendlandes wurde vom Orient nach zweihundertjährigem Ringen ſchließlich abgeſchlagen; aber das Mittelmeer, das die chriſtlichen Schiffer und Kaufleute während des Kampfes erobert und unter ihre Herrſchaft gebracht hatten, blieb in ihren Händen. Die Italiener wurden hier die erſte Nation. Seitdem trat im Verkehr eine Art Arbeitsteilung ein. Die mohammedaniſchen Händler brachten die Erzeugniſſe Indiens und ihrer eigenen Länder nach den mohammedaniſchen Häfen des Mittelmeers. Hier wurden ſie von den Chriſten übernommen, die ſie weiter im Abendlande vertrieben. Die Araber wurden nach der einen Seite beſchränkt; aber der Ozeanhandel und alle ſeine Vorteile blieben ihnen ungeſchmälert und allein.

Der Verkehrszug, der aus den indiſchen Meeren durch Vorderaſien und Ägypten, Italien und Deutſchland nach den nördlichen Meeren ging, war die Welthandelslinie des Mittelalters. Die Araber bildeten zwiſchen Europa und Indien die

Digitized by Google

Vermittler, aber auch eine so unübersteigbare Barriere, daß sich die beiden Teile nicht unmittelbar berühren konnten. Im Abendlande hörte man von den fernen Wunderländern, aus denen die Gewürze und die Seide kamen, nicht nur von Indien, sondern auch von China, das Kathai, von Japan, das Zipangu genannt wurde; aber sie verschwammen im Nebel des Ungewissen und des Märchenhaften. Man erzählte, sie seien angefüllt mit unermeßlichen Reichtümern, Sitze eines seltsamen und fremdartigen Lebens, nicht nur von Menschen sondern auch von Fabelwesen bewohnt, und sie lagen in unendlicher Weite.

Nicht über Vorderasien sind die Europäer zuerst in unmittelbare Verbindung mit den Ländern des Indischen Ozeans getreten, sondern zur See um Afrika herum, und die Portugiesen, die diesen Weg zuerst einschlugen, haben lange Zeit dabei nicht Indien gesucht.

Die Portugiesen hatten gleich den Spaniern durch den Jahrhunderte dauernden Glaubenskrieg gegen die Mauren bestimmende Charaktereigenschaften empfangen: Schwung und Kampflust und religiöser Fanatismus waren ihnen eingeflößt, während die wirtschaftlichen Eigenschaften weniger angeregt waren. Es war eine Fortsetzung der Maurenkriege, daß der König Johann I. nach Nordafrika hinüberging und 1415 Ceuta eroberte. Von hier aus haben sich die Portugiesen weiter an der afrikanischen Küste hingetastet. Unternehmungslust, der geheimnisvolle Reiz, den das Unbekannte ausübte, und die Hoffnung, Schätze zu finden, trieben sie vorwärts. An Indien dachten sie nicht. Erst als sie in der Mitte des 15. Jahrhunderts bis nach der Guineaküste gelangt waren, erscheint dieses Land als letztes fernes Ziel in den Plänen Heinrichs des Seefahrers. Es gab bereits italienische Seekarten, auf denen Afrika im Süden in ein Dreieck auslief, was wohl auf arabische Angaben zurückging. Nachdem aber der Gedanke, Indien zur See zu erreichen, die Köpfe der Gelehrten und der Schiffer einmal beschäftigte, konnte er nicht wieder ganz verschwinden, und als Bartholomäus Diaz 1486 Afrika im Süden umfahren und noch immer freies Meer vor sich gesehen hatte, zweifelte der König Johann II. nicht, daß der Weg gefunden sei. Die portugiesischen Seeleute hatten die Südspitze des Kontinents nach dem Anblick, den sie ihnen darbot, als sie sich ihnen zuerst zeigte, das stürmische Vorgebirge genannt; der König änderte den Namen in Kap der guten Hoffnung.

Auf dem Wege, den Diaz gewiesen hatte, drang Vasco de Gama 1498 weiter an der afrikanischen Ostküste nach Norden vor. Als er nach Mozambique kam, sah er aus den zahlreichen arabischen Händlern, die er dort fand, daß er in den Bereich des orientalischen Lebens eingetreten sei. In Malinda gewann er einen zuverlässigen Piloten, der ihn mit Benutzung des Südwestmonsuns in 23 Tagen nach der Malabarküste hinüberführte. Am Abend des 20. Mai 1498 segelte er in den Hafen von Kalicut. Er hatte sein Ziel erreicht und lag nun vor einer der größten indischen Handelsstädte. Die Hindubevölkerung betrachtete die weißen Fremdlinge anfangs mehr mit Verwunderung als mit Mißtrauen. Jedoch die zahlreichen arabischen Händler erkannten mit dem Instinkt der Selbsterhaltung in den Ankömmlingen sofort gefährliche Konkurrenten. Sie wußten die Einheimischen gegen sie aufzuregen. Vasco konnte für seine Schiffe noch Gewürzladungen einhandeln, dann nahm die Menge eine so drohende Haltung an, daß er schleunigst abfuhr.

Die Portugiesen hatten den Weg nach Indien und zu seinen Schätzen gefunden, aber auch die Erfahrung gemacht, daß sie dort nur Fuß fassen könnten, wenn sie in Achtung gebietender Stärke aufträten. Ihre Fahrten wurden Handels- und Kriegsexpeditionen zugleich, die mit armierten Kauffahrteischiffen unternommen wurden, welche zu Flotten vereinigt hinausgingen. Sie setzten damit die Traditionen ihrer afrikanischen Entdeckungsfahrten fort, auf denen sie auch den Handel mit dem Schwerte in der Hand betrieben hatten. Die Führer empfingen von der Regierung die Vollmacht, wo auf friedlichem Wege ein Verkehr nicht anzubahnen sei, die Waffen zu gebrauchen, zugleich aber auch den Auftrag, das Christentum mit Güte oder mit Gewalt zu verbreiten.

Man darf in der Verquickung der Mission mit Geschäft und Politik nicht eitel Heuchelei erblicken. Der religiöse Eifer lag den Portugiesen im Blut, und zu der Gewinnsucht und Ruhmsucht hat das Christentum ein höchst wirksames ideales Moment hinzugetan. Die Eroberer fühlten sich als Verfechter und Verbreiter des wahren Glaubens, und aus der Überzeugung, für Gott zu streiten und, wenn es sein mußte, in seinem Dienst zu sterben, flossen ihnen gewaltige moralische Kräfte, Schwung der Seelen und kriegerische Tugenden, die ihnen eine innere Überlegenheit über ihre Gegner verliehen, daß sie für die Asiaten unbesiegbar wurden.

Von vornherein traten die Portugiesen im Indischen Ozean mehr als Kriegsmacht denn als Handelsmacht auf: mit Gewalt suchten sie den Verkehr zu ihrem Vorteil zu wenden und an sich zu reißen. Ihre Absichten wurden durch die politischen Zustände von Vorderindien begünstigt, das bis zur englischen Herrschaft niemals eine staatliche Einheit gewesen ist und ihnen reichlich Gelegenheit bot, Rivalitäten zwischen den einheimischen Machthabern auszunutzen. Sie kamen als Freunde und machten sich zu Herren. Sie schlossen Verträge, durch die sich die Fürsten unter den Schutz des Königs von Portugal stellten, die Anlage von Faktoreien gestatteten, selbst wohl die Zitadellen ihrer Hauptstädte auslieferten. Da die Portugiesen ihre Freunde zu schützen wußten, fesselten sie sie an sich, und Abfall straften sie schwer. Schlug ein Unternehmen fehl, so gingen sie wieder aufs Meer hinaus, wo sie nicht zu erreichen und nicht zu überwinden waren.

Überall, wo sie sich festsetzten, strebten sie den Handel zu monopolisieren, indem sie Vorzugsrechte für sich beanspruchten. Das portugiesische System, das mehr auf Ausbeutung als auf regulären Verkehr gerichtet war und die Tendenz zu Ausschreitungen in sich trug, rief bald die heftigste Unzufriedenheit hervor; indessen alle Versuche der Einheimischen, das neue Joch abzuschütteln, scheiterten an der Tapferkeit und der Kriegskunst ihrer Bezwinger. So entstand in rascher Folge eine Reihe von portugiesischen Niederlassungen an den beiden Küsten von Vorderindien, deren administrativer Mittelpunkt die Stadt Goa wurde, die der Scharfblick von Albuquerque ausersehen hatte.

Unersättliche Unternehmungslust und Gier nach neuen Schätzen führte die Portugiesen schon am Beginn des 16. Jahrhunderts nach Hinterindien. Der Hauptplatz des dortigen Handels, Malakka, wurde 1511 von Albuquerque mit stürmender Hand genommen, und die Unwiderstehlichkeit ihrer Waffen bewährte sich auch auf den hinterindischen Inseln. Portugiesische Faktoreien wurden bis nach den Molukken hin

Digitized by Google

errichtet. Die Philippinen, die von Magellan auf seiner Erdumsegelung entdeckt wurden, verblieben jedoch den Spaniern. Von Hinterindien kamen die Portugiesen nach China, weiter nach Japan und knüpften mit beiden Ländern ebenfalls gewinnbringende Handelsbeziehungen an, neben denen wie überall die christliche Mission herging. Doch blieb für sie der ostasiatische Verkehr ein Nebenbetrieb. Wie im Osten von Vorderindien, so suchten sie sich auch im Westen der beherrschenden Punkte zu versichern. Unter Albuquerque nahmen sie 1515 die Stadt und Insel Ormuz, den Schlüssel zum Persischen Golf. Von Sokotra und anderen Punkten aus überwachten sie die Einfahrt zum Roten Meer. Sie wurden die Herren des Indischen Ozeans.

Das waren bisher die Araber gewesen. Sie waren noch zu stark, als daß sie den Verlust schweigend ertragen hätten, und zu viel stand für sie auf dem Spiel. Im Jahre 1507 rüstete der Sultan Kansu von Ägypten, angespornt und mit Kriegsmaterial unterstützt durch die Venetianer, welche die Konkurrenz von Lissabon bereits zu fühlen begannen, eine gewaltige Flotte aus, die, als sie an den indischen Küsten erschien, durch Schiffe der eingeborenen Fürsten verstärkt wurde. Im Jahre 1509 wurde sie durch Franz von Almeida vernichtet. Wenige Jahre darauf wurde Ägypten eine Beute der Türken.

Die Türken, die nunmehr das herrschende Volk im Morgenlande wurden, waren, anders als die Araber, weder ein Handels- und Schiffervolk noch ein Kulturvolk, sondern wohin sie kamen, da haben sie die Kultur zertreten und den Stand des Lebens herabgedrückt. Über den mohammedanischen Orient, der nach großen Leistungen ohnehin der Erschöpfung nahe war, senkte sich mit ihrer Herrschaft allmählich Stumpfheit und Barbarei herab. Die Türken waren ohne Verständnis für das, was ihren Untertanen damals in Indien verloren ging. Mehrere Male sind sie mit ihren Kriegsflotten in das Indische Meer hineingefahren, aber mehr in dem Gedanken, auch nach dieser Seite hin Eroberungen zu machen, als dem morgenländischen Handel sein früheres Feld zurückzugeben. Seit der Mitte des 16. Jahrhunderts hatten die Portugiesen vor ihnen Ruhe.

Das ostindische Kolonialreich, das die Portugiesen im 16. Jahrhundert errichteten, hat einen bestimmt ausgeprägten Charakter gehabt: nachdem sie es mit Gewalt begründet hatten, konnten sie es nur unter fortwährenden Kämpfen mit den asiatischen Machthabern erhalten. Rings um die Küsten des Indischen Ozeans von Ostafrika bis nach den hinterindischen Inseln erhoben sich ihre Zwingburgen und Faktoreien. Zwischen den Plätzen, die sie besetzt hatten, fuhren ihre Kriegsflotten, die sie in den indischen Meeren stationiert hatten, hin und her, und durch sie überwachten und besteuerten sie den Handel, den sie nicht selbst betreiben konnten. Jeder Schiffer, der ohne portugiesischen Seepaß betroffen wurde, lief Gefahr, als Seeräuber behandelt zu werden. Alles kam ihnen auf die Beherrschung des Meeres an, und ihr König nannte sich Herr des Handels von Indien und Äthiopien. Sie sind nicht darauf ausgegangen, große und weite Gebiete im Binnenlande zu erobern, um Ackerbaukolonien und Plantagen anzulegen, und nach Herrschaft strebten sie nur so weit, wie es ihnen für die Ausbeutung der indischen Reichtümer nötig schien. Das kleine Land hätte auch für die Besiedlung nicht viel Menschen abgeben können. Die Portugiesen, welche hinausgingen, wollten sich dort nicht dauernd niederlassen, sondern nur Geld verdienen und,

Digitized by Google

wenn sie genug hatten, heimkehren. Immer ist ihre Zahl eine ganz geringe gewesen, und das Personal der Faktoreien hat fortwährend gewechselt.

Daher hat das portugiesische Leben auch nur wenige Spuren am Indischen Ozean hinterlassen. Wohl waren die katholischen Missionare von einem leidenschaftlichen Eifer und der größten persönlichen Opferwilligkeit beseelt, und sie konnten sich nicht geringer Erfolge rühmen. Allein alles stand auf einem unsicheren Boden, und in stürmischen Zeiten haben die Massen der bekehrten Indier und Chinesen ihr Christentum gerade so schnell wieder abgelegt, wie sie es angenommen hatten, weil die Grundlage eines christlich-europäischen Lebens fehlte. Die alten Religionen, die mit Sitte und Recht unlöslich verwachsen waren, wurden innerlich nicht überwunden. Amerika ist durch die Spanier und Engländer besiedelt und mit ihrem Leben bedeckt worden, wodurch es ein Teil der europäischen Welt wurde; Asien hat die europäische Kultur abgewiesen.

Seit Vasco de Gama wurden indische Waren nicht mehr, oder nicht mehr in größerer Menge, durch Vorderasien über das Mittelmeer nach Europa gebracht; und da der Handel der mohammedanischen Länder mit ihren eigenen Produkten bei dem Rückgang des orientalischen Lebens sich ebenfalls einschränkte, so hörte im Laufe des 16. Jahrhunderts das Mittelmeer allmählich auf, eine Welthandelsstraße zu sein. Die Entdeckungen der Portugiesen sind auch eine Ursache gewesen, daß sich in der Neuzeit der Schwerpunkt des europäischen Lebens nach den westlichen, den ozeanischen Gestaden verlegt hat. Die indischen Meere blieben eine Nährquelle des europäischen Verkehrs, aber der Weg dorthin lief jetzt um Afrika herum, das dadurch eine neue Bedeutung für Europa gewann. Die sämtlichen Reisestationen an seinen Küsten, unter denen die wichtigste das Kap wurde, befanden sich ebenfalls in Händen der Portugiesen, die somit auch die Zufahrtslinien zum Indischen Ozean beherrschten.

Seitdem der indisch-europäische Verkehr nach Portugal ging, wurde Lissabon ein Welthandelsplatz, damit wurden aber nicht die Portugiesen ein großes Handelsvolk. Die nötigen Eigenschaften konnten bei ihrem Kolonialsystem nicht aufgeweckt und angeregt werden. Überall fehlte Bewegungsfreiheit. Der Handel mit dem wichtigsten Artikel, den Gewürzen, war Regierungsmonopol, ebenso die Schiffahrt von und nach Indien, für die die Kaufleute nur die großen armierten Regierungsfahrzeuge benutzen durften. Weder ein kaufmännischer Unternehmungsgeist noch eine Handelsmarine konnten sich dabei entwickeln. Daher die seltsame Erscheinung, daß das kühnste Schiffervolk seiner Zeit fast gar keinen europäischen Seeverkehr gehabt hat. Aus dem mittelländischen und den nördlichen Meeren strömten die fremden Kaufleute nach Lissabon, und sie übernahmen es, in Europa zu vertreiben, was die Portugiesen aus Indien hereinbrachten.

Bei dem unnatürlichen Zustande, daß die Herren des indischen Handels eigentlich keine Kaufleute waren, hing die Dauer ihres Monopols davon ab, wie lange sie Konkurrenten fernzuhalten vermochten. Sie bemühten sich, durch fürchterliche Schilderungen von den Gefahren und Leiden der Reisen die anderen Völker abzuschrecken, den Weg nach Indien selbst zu suchen; aber schließlich taten diese es doch. Zwei Vorgänge in Europa gaben dazu den Anstoß: der Abfall der Niederlande von Spanien und die Vereinigung von Portugal mit Spanien, als 1580 das einheimische Königshaus ausgestorben war. Dem König Philipp II. waren nun alle überseeischen

Digitized by Google

Kolonien untertan, die damals europäische Völker besaßen; damit waren aber auch die portugiesischen so gut wie die spanischen den Angriffen seiner Gegner ausgesetzt.

Als er den aufständischen Niederländern am Ende die portugiesischen Häfen verschloß, aus denen sie bisher die indischen Produkte geholt hatten, erwachte in ihnen der Gedanke, nach dem Ursprungsland selbst vorzudringen. Sie waren längst unternehmende Kaufleute und harte Seeleute. Nun hatte der lange Kampf gegen Spanien bei ihnen eine Masse von verwegenen Gesellen großgezogen, die vor nichts zurückschreckten, sondern die das Außerordentliche am stärksten reizte. Halb Händler, halb Freibeuter, wagten sie sich mit ihren kleinen Fahrzeugen auf die unbekannten Meere der südlichen Halbkugel hinaus. Sie umsegelten das Kap, und 1596 gelangte das erste niederländische Schiff nach Java. Den Niederländern folgten auf dem Fuße die Engländer, die seit dem Angriff der unüberwindlichen Armada 1588 ebenfalls mit Philipp II. im Krieg waren. Mit dem Ende des 16. Jahrhunderts hörte die Alleinherrschaft der portugiesischen Flagge im Indischen Ozean auf.

Die Niederländer, im 17. Jahrhundert die erste See- und Handelsmacht von Europa, wurden auch die führende Nation in den indischen Meeren. Im Jahre 1602 bildete sich durch Verschmelzung der Geschäfte, die nach dort Schiffe geschickt hatten, die Niederländisch-ostindische Kompagnie, eine Art von Aktiengesellschaft. Die Zusammenfassung war eine Notwendigkeit. Für den einzelnen war das Risiko zu groß. Verband man sich aber zu einem gemeinsamen Betrieb, so versicherten sich die Unternehmungen gegenseitig; dann mochte dieses oder jenes Schiff verloren gehen; die, welche glücklich heimkamen, brachten einen solchen Gewinn, daß die Einbuße ertragen werden konnte. Noch in anderer Hinsicht gewährte die Vereinigung Vorteile. Der Staat konnte nicht sofort hinter den Kaufleuten auf den fernen Meeren stehen. Wenn sich hingegen die Indienfahrer zu Seekarawanen zusammentaten, hatten sie auf der Reise von den Anfällen ihrer Feinde, der Spanier und Portugiesen, nicht so viel zu befürchten. Sie konnten auch in Indien anders auftreten. Eine Kompagnie, die über bedeutende Mittel verfügte, konnte dort die nötigen Einrichtungen für die Sicherung des Verkehrs nach größeren Gesichtspunkten treffen: sie konnte Mannschaften werben, um die Faktoreien zu schützen, Schiffe stationieren, um den Zugang zu den Häfen offen zu halten, und mit den eingeborenen Fürsten als Macht gegen Macht verkehren.

Wenn aber die Kompagnie solche Aufwendungen machte und sie sich rentieren sollte, mußte sie auch Vorzugsrechte beanspruchen, damit sie nicht für andere arbeitete. So gelangten auch die Holländer, das Volk des Freihandels, zu dem monopolistischen Betrieb der Portugiesen, nur daß bei ihnen der Träger nicht der Staat, sondern eine privilegierte Handelsgesellschaft war. Als im öffentlichen Interesse liegend wurde der Ostindischen Kompagnie von den Generalstaaten das ausschließliche Recht auf den Verkehr zwischen der Heimat und Ostindien gewährt, und in Indien wurde sie die Vertreterin des niederländischen Staates. Alle Länder, die sie östlich des Kap der guten Hoffnung und westlich der Magellanstraße in Besitz nähme, sollten ihr gehören und erst beim Erlöschen ihres Freibriefes an den Staat fallen. In den Gebieten, die sie sich unterwürfe, sollte sie die öffentliche Gewalt haben, Beamte anstellen, Heer und Flotte unterhalten, Kriege führen und Verträge schließen dürfen. Dabei blieb sie stets eine Erwerbsgesellschaft, und als solche hat sie in Indien nicht nur mit den Ein-

Digitized by Google

geborenen Kriege geführt, sondern sich auch mit den Portugiesen und Engländern herumgeschlagen, während die Staaten daheim in Frieden lebten.

Mit dem 17. Jahrhundert begann die Tätigkeit der großen Handelskompagnien im Indischen Ozean, die dort auf lange hinaus den europäischen Handel und das europäische Wesen allein repräsentiert haben. Neben die niederländische trat die schon 1600 begründete englische, die jedoch fürs erste in Leistungen und Erfolgen weit zurückblieb, später die französische. Selbst Dänemark und Schweden haben ihre ostindischen Kompagnien gehabt, vorübergehend sogar das kontinentale Preußen.

Das Fruchtbare an ihnen war die Assoziation. In der Vereinzelung hätten die Kaufleute weder so schnell die Menge von Niederlassungen errichten noch ihrem Handel die große Ausdehnung geben können. Als Pioniere für die Begründung und erste Einrichtung der Kolonien waren die Kompagnien unübertrefflich. Hierfür waren sie die gegebene Form; denn eine Privatgesellschaft, die erwerben will, wird immer findiger und glücklicher sein in der Auswahl der geeigneten Punkte und in der Verwendung der Mittel als eine staatliche Behörde. Auch besitzt sie mehr Elastizität und Anpassungsfähigkeit. Aber es muß schon bemerkt werden, daß für die Kompagnien mit ihren Erfolgen auch die Schwierigkeiten wuchsen. Je mehr ihr Besitz sich ausdehnte und einem Staate ähnlich wurde, umsomehr häuften sich die öffentlichen Pflichten, und diese beanspruchten zunehmende Kosten. Es lag ein innerer Widerspruch darin, daß Erwerbsgesellschaften Staaten verwalten sollten: entweder die eine oder die andere Seite ihrer Tätigkeit, entweder die erwerbende oder die verwaltende mußte dabei zu kurz kommen. Schließlich hat überall die heimische Staatsgewalt für die Kompagnien eintreten müssen, wodurch deren Untergang herbeigeführt wurde.

Unter den ostindischen Kompagnien hat im 17. Jahrhundert keine mehr geleistet als die niederländische; denn sie hat dem kleinen Mutterlande ein gewaltiges Kolonialreich geschaffen. Als die Holländer nach Ostindien kamen, fanden sie die Eingeborenen durch die Portugiesen gewöhnt, in den Europäern eine höhere und stärkere Rasse zu erblicken, und indem sie den Haß, den ihre Vorgänger auf sich gesammelt hatten, benutzten, gewannen sie Freunde, die ihnen Land zu Ansiedlungen überließen. Wo es ihnen verweigert wurde, nahmen sie es mit Gewalt. Im Jahre 1619 begründeten sie Batavia, das der Zentralpunkt ihrer Verwaltung wurde. Von hier aus verdrängten sie allmählich die Portugiesen aus den Sundainseln und den Molukken, wo auch die Engländer vor ihnen zurückweichen mußten. Die Heimat der kostbarsten Gewürze kam in ihre Hand. Im Jahre 1641 eroberten sie Malakka, das die zweite Hauptstadt ihres Kolonialreiches wurde. Bald griffen sie auch die portugiesischen Besitzungen in Vorderindien an: Ceylon brachten sie 1656 unter ihre Gewalt. Gleichzeitig breiteten sie sich auch an den Küsten von Vorderindien aus. Doch blieb der Kern ihrer Besitzungen in Hinterindien.

Von hier aus sind sie weiter nach Norden, Osten und Süden vorgedrungen. Den Spuren der Portugiesen folgend, gelangten sie nach China und Japan, und mit beiden Ländern wußten sie ebenfalls Handelsverbindungen herzustellen. Kühne Entdecker haben Neuguinea, den australischen Kontinent, den sie Neuholland nannten, Tasmania und selbst das ferne Neuseeland aufgesucht. Die Namen erinnern noch heute an die Niederländer. Diese Länder sind jedoch von ihnen nicht kolonisiert, da sie für den Handel nichts

Digitized by Google

boten. Indien gewährte reichere Ausbeute, und für Ackerbaukolonien haben die Kaufleute der Kompagnien nirgends das rechte Verständnis gezeigt. Das haben sie auch im Kaplande bewiesen, das sie den Portugiesen entrissen, weil es ihnen als Erfrischungsstation für die Indienfahrt von höchstem Werte war. Sie begründeten 1652 Kapstadt. Nur äußerst langsam hat sich diese Kolonie, die von Viehzucht und Ackerbau lebte, im Laufe des 18. Jahrhunderts gehoben.

Wie die Portugiesen so haben auch die Niederländer an den indischen Meeren nur Handelskolonien angelegt. Auch sie strebten nur nach der Handels- und Seeherrschaft und suchten keine binnenländischen Eroberungen. Nicht auf politische Macht stand ihr Sinn, sondern Geld wollten sie machen, und das haben sie allerdings noch viel besser als die Portugiesen verstanden, da sie geborene Kaufleute waren. Indessen die Gewaltsamkeit, die nun einmal der europäischen Kolonisation anhaftet, hat sich auch bei ihnen nicht verleugnet. Mit allen erlaubten und unerlaubten Mitteln haben sie sich bemüht, die Einkaufspreise für sich niedrig zu halten. Für lächerlich geringe Gegenleistungen mußten die Eingeborenen ihnen die kostbaren Gewürze liefern, und wenn es ihnen nicht um politische Herrschaft zu tun war, so konnten sie doch die Macht gar nicht entbehren, schon um ihrer Sicherheit willen. Durch die einheimischen Fürsten, die sie an sich zu ketten wußten, haben sie ihre Einflußsphäre in das Binnenland ausgedehnt. Aber alles das befreite sie nicht davon, daß sie fortdauernd Kriege mit den Eingeborenen zu führen hatten, so lästig sie ihnen auch waren. Das war eine Folge des Systems, lag aber auch in der Natur der Dinge begründet.

Große Eigenschaften haben die Holländer in Indien gezeigt, Heldenmut in den Stürmen des Meeres und in den Kämpfen zu Wasser und zu Lande und eine Wageluſt, die ins Grenzenlose strebte, dazu die Fähigkeit, fremde Rassen zu verstehen und zweckmäßig zu behandeln. Aber auch eine entsetzliche Masse von Schmutz hat sich dort niedergeschlagen. Das ist ja überall in den Anfängen kolonialer Entwicklung so gewesen, und in den früheren Jahrhunderten noch mehr als heute. Was die Menschen in der Heimat bändigt, ist weniger das Gesetz als die Sitte, und auf dem neuen Boden der Kolonien dauert es stets lange, bis sich der wohltätige und veredelnde Zwang geordneter sozialer Verhältnisse wirksam machen kann. Leicht verliert der Mensch, der allein auf sich selbst gestellt ist, den inneren Halt, zumal wenn er sich Schwächeren gegenübersieht. Die Holländer haben sich mit den Listen und Tücken der Asiaten bald vertraut gemacht und sie selbst angewendet, nicht nur um sich zu schützen, sondern auch um ihren Handelsgewinn zu mehren. Wenn aber schließlich die betrogenen und gepeinigten Eingeborenen zu den Waffen griffen, haben dieselben Menschen, die so kaltblütig Verrat spannen, mit einer Todesverachtung gestritten, die der der portugiesischen und spanischen Konquistadoren in nichts nachstand.

Für ihr Geschäft haben die Holländer sogar ihre Religion verleugnet, für die ihnen in den Kämpfen gegen die Spanier kein Opfer zu schwer gewesen war. Die Portugiesen hatten Indien nicht nur ausbeuten, sondern auch ihrem Glauben unterwerfen wollen, und ihre Missionare hatten einen leidenschaftlichen und rücksichtslosen Bekehrungseifer entwickelt, der auch vor Gewaltmaßregeln, Zerstörung heidnischer Kultusstätten und Zwangstaufen nicht zurückschreckte. Die kühl rechnenden Holländer begriffen, wie unklug ein solches Beginnen war und wie wenig im Grunde die christ-

liche Predigt trotz äußerer Erfolge gegen die uralten bodenständigen Volksreligionen vermochte. Sie gewährten nicht nur unbedingte Toleranz, sondern sahen selbst über Beschimpfungen des Christentums hinweg, und die reformierte Mission, um die sich glaubenseifrige Kreise der Heimat mühten, fand bei der Kolonialverwaltung wenig aufrichtige Unterstützung. Man hatte gar nicht den Wunsch, daß die Eingeborenen die Taufe empfingen; denn blieben sie Heiden, so trat an sie die Versuchung nicht heran, Brüder ihrer weißen Herren sein zu wollen.

Indessen bei allen Ausschreitungen bleibt es doch etwas Großes, was das kleine Volk vollbracht hat. Im 17. Jahrhundert war die niederländische Flagge im Indischen Ozean die herrschende, vor der alle übrigen in Schatten traten, und im Hinterindischen Archipel sah man sie fast allein. Riesige Gewinnste sind von der Kompagnie verteilt worden, und die große Fahrt um das Kap wurde eine hohe Schule für die niederländische Marine.

Gleichzeitig mit den Holländern waren die Engländer im Indischen Ozean erschienen. Sie wandten sich ebenfalls zuerst nach Hinterindien, wurden aber von dort durch die Holländer fast ganz verdrängt und konzentrierten dann ihre Tätigkeit auf Vorderindien. Ihre Niederlassungen hatten völlig den Charakter der holländischen und bestanden auch nur aus Handelsfaktoreien, die alle an den Küsten gelegen und das Eigentum einer großen Handelsgesellschaft, der englisch-ostindischen Kompagnie, waren. Ihre Kolonien standen jedoch an Zahl, Bedeutung und Erträgen hinter den holländischen weit zurück. Die große Zeit Englands im Indischen Ozean war noch nicht angebrochen.

Dem Beispiel der anderen Völker folgten um die Mitte des 17. Jahrhunderts die Franzosen. Sie waren nicht eine Seehandelsnation wie die Holländer und Engländer. An kühnen Schiffern und an Leuten, die Lust hatten, sich jenseits des Meeres zu versuchen, hat es bei ihnen nie ganz gemangelt. Aber das Regierungssystem und die öffentliche Meinung waren kontinental gestimmt, und nur wenn von den leitenden Stellen des Landes kräftige Anregungen gegeben wurden, wie unter Richelieu und Colbert, hat sich Frankreich auf dem Meere stärker betätigt. So ist auch die französische Kolonisation mehr staatlicher Initiative als einem Triebe der Bevölkerung entsprungen, und die Handelsgesellschaften, die dafür begründet wurden, hätten sich ohne die dauernde Hilfe der Regierung wohl kaum über Wasser gehalten. Sie haben im 17. Jahrhundert durchgängig schlechte Geschäfte gemacht. Im Indischen Ozean setzten sich die Franzosen zuerst auf Madagaskar fest; von dort kamen sie nach Vorderindien. In der Einrichtung ihrer Kolonien ahmten sie ganz das bewährte Vorbild der Holländer und Engländer nach.

Blicken wir rückwärts, so fallen zwei Erscheinungen in die Augen. Alle Kolonien im Bereiche des Indischen Ozeans trugen trotz der stärksten nationalen Verschiedenheit ihrer Begründer denselben Charakter. Den Typ hatten die Portugiesen festgestellt: es war die reine Handelsniederlassung. Keine von den europäischen Nationen war darauf ausgegangen Länder zu erobern, um sie zu beherrschen oder gar zu besiedeln, und keine hatte mehr Macht gesucht, als nötig war, um ihre Stationen und ihren Handel zu schützen. Ferner: seit dem Beginn der Neuzeit war der Anstoß zu allen Veränderungen auf den indischen Meeren durch Vorgänge in Europa gegeben

worden. Von den einheimischen Küstenvölkern war keins in der Lage als Machtfaktor mitzusprechen.

Auch im 18. Jahrhundert ist das Schicksal des Indischen Ozeans von Europa aus bestimmt worden. In der europäischen Seegeschichte war es ein umwälzender Vorgang, daß mit dem spanischen Erbfolgekriege die Niederlande als maritime Großmacht ausschieden. Sie hatten sich auf der Seite der Sieger befunden, aber dem verbündeten England die Hauptlast des Krieges überlassen. Sie mußten sich daher beim Friedensschluß mit dem begnügen, was ihnen England zubilligte, und da sie den Entschluß als Macht sich durchzusetzen auch nachher nicht wiederfanden, konnte die englische Flotte ihren Vorrang dauernd behaupten und die unbestritten erste auf den Meeren werden. Die Niederländer behielten ihren großen Kolonialbesitz, und ihr Handel blieb von unermeßlichem Umfang, aber der englische holte ihn allmählich ein und überholte ihn.

Der Gegensatz, der die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts erfüllt hatte, zwischen der bislang ersten Seemacht Holland und dem nachstrebenden England, verschwand; an die Stelle trat im 18. Jahrhundert ein anderer, der zwischen England und Frankreich. Frankreich blieb zwar stets zuerst Landmacht; aber immer wieder mußte es die Wahrnehmung machen, daß es auf die See nicht verzichten könne, wenn es höchste Geltung in der Welt besitzen wollte. Oft schien seine maritime Tatkraft zu erlahmen, aber nach allen Schwankungen kehrte sie zurück. Die französischen Seeinteressen waren überall im Wachsen, und sie wurden nicht mehr so ausschließlich wie im 17. Jahrhundert durch die Regierung getragen, sondern die Nation hatte gelernt und nahm stärker teil. In breiteren Schichten waren Verständnis und Unternehmungslust aufgeweckt, und große Pläne wurden jenseits des Meeres verfolgt. Das seebeherrschende England stieß aller Orten auf steigende maritime und koloniale Ansprüche Frankreichs, und dieser Gegensatz mußte wie auf den übrigen Meeren so auch im Indischen Ozean zum Austrag gebracht werden. Hier sind die größten Veränderungen daraus hervorgegangen.

Die Franzosen hatten bisher in Indien nur kopiert. Im 18. Jahrhundert brachten sie dorthin eine neue Idee, die Idee der politischen Macht, deren Vater Joseph François Dupleix gewesen ist, der 1742 Gouverneur der französisch-ostindischen Kompagnie in Pondichery wurde. Er sah voraus, daß die Europäer auf die Dauer nicht an den Küsten stehen bleiben würden, und wünschte seinen Landsleuten im Innern den Vortritt zu sichern. So wurde das Leitmotiv seiner Gedanken die Begründung eines indischen Kolonialreiches, das nicht nur die Küsten sondern auch das Binnenland beherrschte und in dem der Besitz der öffentlichen Gewalt den Franzosen die vollere Ausbeutung gewährleistete und alle wirtschaftlichen Vorteile allein in die Hand gab. Man bemerkt, daß er weniger auf das Meer als auf das Land seine Augen richtete; sein Plan war kontinental gedacht, und daher ist es wohl kein Zufall, daß er im Kopfe eines Franzosen entstanden ist.

Man konnte in Frankreich, wenn auch die Einsicht in koloniale Dinge zugenommen hatte, für so ausgreifende Unternehmungen einstweilen nicht das volle Verständnis haben. Von der Heimat wenig unterstützt, mußte Dupleix auf eigene Faust und auf eigene Verantwortung handeln, und er war der Mann dazu. Mit einer

Digitized by Google

intuitiven Sicherheit wußte er die Eingeborenen zu nehmen und ſeinen Zwecken dienſtbar zu machen. Seine Hände blieben nicht rein; denn in ſeinen Mitteln durfte er nicht wähleriſch ſein. Indem er zwiſchen den indiſchen Fürſten Frieden und Zwietracht ſtiftete, Fürſten ſtürzte und beförderte, brachte er auf die benachbarten Herrſcherſitze Männer, die ſich zu ihm halten mußten, weil ſie auf ſeine Hilfe angewieſen waren. Nach zehnjähriger Arbeit war er ſo weit, daß die Länder des ſüdöſtlichen Vorderindiens ſeinem Einfluß gehorchten, und bereits weit nach dem Norden der Koromandelküſte hatte er ſeine Verbindungen angeſponnen.

Dupleix gebührt der Ruhm, eine neue Epoche der indiſch-europäiſchen Geſchichte angebahnt zu haben, die Epoche der europäiſchen Eroberung. Es war unausbleiblich, daß ſeine Ideen, nachdem ſie einmal in die Welt getreten waren, ein ſelbſtändiges Leben gewannen und unabhängig von ihrem Urheber weiterwirkten. Die Engländer fühlten bald überall in ihrem Rücken die feindſelige Hand ihrer Rivalen. Sie konnten ſich nicht anders ſchützen, als daß ſie ihre Methoden nachahmten und ebenfalls einheimiſche Fürſten unter ihren Einfluß und in ihren Dienſt zogen. Die Selbſterhaltung nötigte ſie, ſich eine bewaffnete Macht von größerer Stärke zu ſchaffen, und nachdem ſie vorhanden war, wurde ſie benutzt. Durch die indiſchen Fürſten führten die beiden Kompagnien einen ununterbrochenen Krieg gegeneinander. Unter den Sorgen wuchſen aber auch bei den Engländern die Pläne und die Hoffnungen, und glänzende Zukunftsbilder riefen neue, mächtige Leidenſchaften wach. Der Gedanke der Eroberung fand bei ihnen ſeine Verkörperung in Robert Clive, einer Perſönlichkeit von urwüchſiger Kraft und einem militäriſchen Genie. Als der junge Nabob von Bengalen leichtfertig einen Krieg vom Zaun brach, wurde ſein Heer 1757 in der Schlacht von Plaſſey durch Clive geſchlagen und er ſelbſt getötet. Sein Reich kam unter die Obergewalt der engliſchen Kompagnie, die zwar einen neuen Fürſten einſetzte, aber ſeitdem im unteren Gangestal der wahre Herr wurde.

Zwei europäiſche Kolonialreiche neuer Art waren auf dem Boden von Vorderindien in der Bildung begriffen, ein franzöſiſches im Süden und ein engliſches im Norden, die beide die Tendenz zur Vergrößerung in ſich trugen. Die Unterwerfung des Binnenlandes, für die als Operationsbaſis das Meer und die Küſte dienen mußte, ließ ſich nur mit Hilfe einer Flotte vollführen, welche die nötige Kräftezufuhr aus der Heimat jeden Augenblick ſicherſtellte, und die Frage, ob die Engländer oder die Franzoſen das herrſchende Volk in Indien ſein würden, lief darauf hinaus, welche Macht zur See die größere Stärke entwickeln könnte. Hierüber mußte der Siebenjährige Krieg entſcheiden, der 1756 in Europa ausgebrochen war. Als 1759 die Schlachtflotte Frankreichs im Atlantiſchen Ozean vernichtet wurde, war auch das Los über ſeine indiſchen Kolonien geworfen, die nun vom Mutterlande abgeſchnitten waren, da Kreuzer und Kaper Truppentransportſchiffe nicht geleiten konnten. Die Streitkräfte, welche die Franzoſen in Indien beſaßen, brauchten ſich mit der Zeit einfach auf, weil kein Erſatz zu bekommen war, während die Engländer ihren Abgang an Menſchen und Material ohne Schwierigkeit ergänzen konnten. Unter dieſen Umſtänden mußten die Franzoſen auch im indiſchen Landkriege erliegen. Im Frieden von 1763 erhielten ſie ihre früheren Handelsſtationen an der Küſte zurück, aber ihre Hoffnungen auf ein großes indiſches Reich waren zerſtört, während die Engländer den Weg frei hatten zu

Digitized by Google

grenzenloser Ausdehnung. Sie konnten zur Ausführung bringen, was von Dupleix geplant war, aber bei der Unzulänglichkeit der französischen Seemacht hatte mißlingen müssen.

Für die englisch-ostindische Kompagnie war die Erringung der Oberherrschaft über Bengalen 1757 ein großartiges Geschäft gewesen; denn eine unermeßliche Beute war dabei in ihre Hände gefallen, und der neue Nabob, den sie eingesetzt hatte, mußte sehen, daß er seine Beschützer, die seine Herren waren, bei Zufriedenheit erhielt. Die Engländer hatten die Erfahrung gemacht, daß man auch auf einem andern Wege als durch den Handel zu den Schätzen Indiens gelangen könne. Immer neue Fürstentümer suchten sie unter ihre Aufsicht und Gewalt zu bringen, um sie auszuplündern und auszupressen, und kein Mittel war ihnen zu schlecht, wenn es nur zum Ziele führte. Mit ihren Erfolgen schienen ihre Begierden zu wachsen und zügelloser und mitleidloser zu werden. Das Streben nach Herrschaft hatte keine neuen Ideale erzeugt, sondern die Gedanken blieben allein auf das Geld gerichtet, und die Macht sollte nur dazu dienen, es desto sicherer, schneller und reichlicher zu gewinnen. Allerdings ließ sich von einer Handelsgesellschaft wie der ostindischen Kompagnie auch nicht viel anderes erwarten. Die Eingeborenen haben die Überlegenheit der Europäer fürs erste nur von ihrer schrecklichen Seite kennen gelernt. Und doch lag Größe in der Schrecklichkeit: es waren gewaltige Kräfte, die sich in dieser Weise Raum schufen. Die Unwiderstehlichkeit der Europäer gegenüber fremden Rassen, selbst geistig hochstehenden, hat sich selten gleich überwältigend offenbart, und so tiefe Schatten auf dem Charakter von Clive und Hastings ruhen, den Männern, die zu dem englisch-ostindischen Reiche den Grund gelegt haben, so kann man ihnen in ihrer Furchtbarkeit doch die Bewunderung nicht versagen. Die tiefe Leidenschaft großer Persönlichkeiten hat in ihnen gelebt, die bei dem Werke, das sie vollbringen wollen, sich durchsetzen müssen oder untergehen, und weil sie auf asiatischen Boden gestellt waren, konnten sie nicht leicht dazu kommen, mit anderen Mitteln zu arbeiten als denen, die dort von alters her üblich waren. Als eine Macht, die alles vor sich niederwarf, haben die Engländer in Indien begonnen; Beförderer einer höheren Gesittung sind sie zunächst nicht gewesen. Die Möglichkeit wurde ihnen erst eröffnet, als der Staat der Handelsgesellschaft die öffentliche Gewalt entzog und sie selbst übernahm. Ein bedeutender Anfang dazu wurde bereits durch die East India Bill von 1784 gemacht.

Frankreich war im Siebenjährigen Kriege tief gedemütigt; aber es war zu groß und stark, als daß es die Ergebnisse desselben als endgültig hätte hinnehmen können. Als über England mit dem Abfall seiner nordamerikanischen Kolonien eine schwere Krisis hereinbrach, erneuerten die Franzosen den Kampf, in dem sich auch ihre indischen Hoffnungen wieder belebten. Sie fochten diesmal glücklicher, doch fand der Krieg ein Ende, ehe er militärisch völlig ausgekämpft war. In den indischen Gewässern errang die französische Flotte durch die Tüchtigkeit von Suffren ein zweifelloses Übergewicht, und da den Engländern auch auf dem Festlande kriegerische Gegner erstanden, kam über sie eine schlimme Zeit. Hastings hat jedoch seinem Vaterlande den indischen Besitz erhalten. Als 1783 Frieden geschlossen wurde, verlor England seine nordamerikanischen Kolonien; gerade das aber hatte zur Folge, daß sich seine Gedanken desto energischer nach dem Osten wandten und es mehr als früher eine

Digitized by Google

aſiatiſche Macht wurde. Indien galt fortan als das Land, auf dem ſeine Größe und ſeine Zukunft ruhten.

Die europäiſchen Kriege, die aus der franzöſiſchen Revolution hervorgingen, führten die beiden alten Gegner von neuem auf den Plan, und die Rückwirkung auf den Indiſchen Ozean konnte bei ſeiner Abhängigkeit von der europäiſchen Politik nicht ausbleiben. Nach dem Zuſammenbruch des alten Syſtems vermochte ſich Frankreich, wenn auch unter furchtbaren Opfern, neue Landheere zu ſchaffen, die bald das alte Europa beſtehen und beſiegen lernten. Dagegen der innere Verfall der Flotte, die als techniſche Waffe empfindlicher war, ließ ſich nicht heben, weil ihr die Engländer durch die Blockade der Häfen den Übungsplatz auf dem Meere verſperrten. Zur See blieb das neue Frankreich dauernd im Nachteil, und ſeine Kolonien gingen nach und nach verloren. Die kontinentalen Staaten jedoch konnte es zu Lande faſſen und zwingen, ſich ſeinem Syſtem anzugliedern. Alle Staaten aber, die das gern oder ungern taten, zogen damit die Feindſchaft Englands auf ſich herab. Ihre Flotten wurden nun auch von der engliſchen Übermacht eingeſperrt oder vernichtet, ihr Seehandel ebenfalls ruiniert. Wie Frankreich zu Lande, ſo wuchs England fortdauernd auf dem Meere.

Kein Staat wurde von dieſer Wendung früher und ſchwerer betroffen, als die Niederlande, die ſich 1795 als bataviſche Republik an Frankreich anſchloſſen. Jetzt iſt das, was von der alten See- und Handelsgröße des Landes noch übrig geblieben war, zerſtört worden, und ſeine Kolonien wurden wehrlos, da ſie von Europa keine Hilfe bekommen konnten. Noch 1795 eroberten die Engländer das Kap, und in den folgenden Jahren bemächtigten ſie ſich aller holländiſchen Beſitzungen in Vorderindien und der meiſten in Hinterindien. Das Hauptland Java wurde einſtweilen noch gehalten.

Damit ſchlug auch die Sterbeſtunde der großen niederländiſch-oſtindiſchen Kompagnie, welche die Kolonien verwaltete. Sie war längſt nicht mehr geſund und hatte im 18. Jahrhundert faſt immer mit Schaden gearbeitet. Die letzte Urſache des Verfalls lag in dem inneren Widerſpruch, in den ſie geraten war, ſowie ſie eine gewiſſe Größe überſchritten hatte: für eine Geſellſchaft, die erwerben wollte, war es unmöglich, alle Aufgaben einer komplizierten Staatsverwaltung befriedigend zu erfüllen. Das Verlangen nach hohen Dividenden hinderte den zweckmäßigen Ausbau der Adminiſtration, und das gab wieder den Anlaß zu Kriegen und Aufſtänden, welche die Einkünfte verſchlangen. England nahm ſeiner oſtindiſchen Kompagnie die öffentliche Gewalt beizeiten ab; Holland hat das verſäumt. Eine andere unausbleibliche Folge des Syſtems war eine ſchwere Korruption innerhalb der Geſellſchaft. Um hohe Erträge zu erzielen, wurden die Gehälter der Angeſtellten niedrig gehalten. Dieſe ſetzten ſich aber nur deshalb dem mörderiſchen Klima Indiens aus, weil ſie hofften, Reichtümer dabei zu erwerben. Sie ſchafften ſich Geld durch Erpreſſungen und verbotenen Handel, und in einer ſolchen Verwaltung wirkten den Ausſchreitungen nicht die idealen Kräfte entgegen, die der Staatsgedanke zu erzeugen vermag. Da die Kompagnie unter der Laſt einer ungeheuren Schuldenmaſſe leiſtungsunfähig geworden war, wurde ſie 1798 aufgehoben. Die Kolonien gingen auf den Staat über, der ſie aber zunächſt nicht beſſer zu ſchützen wußte.

Als die Macht, die alle anderen vom Meere verdrängte, wurde England auch der alleinige Gebieter im Indiſchen Ozean, und der indiſche Handel ging ausſchließlich

Digitized by Google

nach den britischen Häfen. Die Franzosen erfochten immer neue Siege auf dem Festlande, und mit den Erfolgen wuchs ihr Haß gegen das unberührbare Inselreich; denn sie empfanden instinktiv, daß alle ihre Errungenschaften nicht gesichert seien, so lange dieser Gegner aufrecht stehe und in der Lage bleibe, den Kampf fortzusetzen.

Daher hat Napoleon vom Beginn seiner Laufbahn an sich in seinen Gedanken mit keinem Lande mehr beschäftigt als mit England. Als er 1798 ausfuhr, um Ägypten zu erobern, leitete ihn nicht nur die Absicht, Frankreich die Herrschaft über das Mittelmeer zu verschaffen, sondern er wollte zugleich England in Indien treffen. Sowie er das Nilland in seine Gewalt gebracht hatte, schickte er die Nachricht nach Indien, wo bereits französische Emissäre an den Höfen der eingeborenen Fürsten wühlten und französische Offiziere ihre Truppen schulten. Die Engländer durchschauten seine Absichten. Unmittelbar nach der Schlacht von Abukir sandte Nelson ebenfalls einen Offizier nach Indien, um durch die Meldung seines Sieges den französischen Einwirkungen zu begegnen. Doch konnte nicht verhindert werden, daß einer der tatkräftigsten unter den einheimischen Fürsten, Tippo Sahib, der Sultan von Maisur im südlichen Dekan, den französischen Einflüsterungen Gehör schenkte und die Waffen ergriff. Da er von Europa keine Hilfe erhalten konnte, erlag er bald, und sein Fall diente nur dazu, das englische Herrschaftsgebiet zu vergrößern. Durch die maritime Schwäche Frankreichs scheiterte auch die ägyptische Expedition: die französische Armee, abgeschnitten von den Hilfsmitteln der Heimat, mußte 1801 kapitulieren. Aber ohne dauernde Folgen ist das Unternehmen nicht geblieben. Das Land der alten Pharaonen war nicht nur für die europäische Wissenschaft neu entdeckt, sondern auch für die europäischen Staatsmänner. Es war ihnen zum Bewußtsein gebracht, was dieses Stück Erde politisch wert war, das den Indischen Ozean und das Mittelmeer trennte und verband. In England wie in Frankreich hat man Ägypten seitdem nicht wieder aus den Augen gelassen.

Auch Napoleons mächtige Energie konnte die französische Flotte nicht wieder in die Höhe bringen, und nach der Schlacht von Trafalgar 1805 mußte er der Hoffnung entsagen, England auf dem Meere zu überwinden. In seinen Weltherrschaftsträumen schweiften seine Gedanken noch oft nach Indien hinüber, und das Problem der Eroberung beschäftigte ihn weiter; doch für die Ausführung fehlte jegliche Aussicht. Die Engländer waren die unumschränkten Herren der Meere geworden. Im Indischen Ozean verschwand vor ihnen aller fremde Kolonialbesitz. Die Besitzungen des befreundeten Portugal nahmen sie, als die Königsfamilie 1808 vor den Franzosen nach Brasilien flüchtete, unter ihre Aufsicht; 1810 ergaben sich ihnen die letzten Positionen, welche die Franzosen noch behauptet hatten, die Inseln Bourbon und Mauritius; 1811 eroberten sie Java, und von hier aus brachten sie alle anderen Punkte, die den Niederländern noch auf den hinterindischen Inseln geblieben waren, in ihre Gewalt.

Wieder waren die politischen Entscheidungen, die in Europa gefallen waren, auch für den Indischen Ozean maßgebend geworden, und Europa entschied weiter. Als die lange Kriegsepoche mit dem Sturze Napoleons abgeschlossen war, hat der Wiener Kongreß den europäischen Kolonialbesitz an den Küsten der indischen Meere neu verteilt. Frankreich bekam seine Handelsstationen in Vorderindien von neuem zurück, und ebenso wurden den Niederlanden ihre sämtlichen Besitzungen auf den hinter-

Digitized by Google

indiſchen Inſeln wieder ausgehändigt. Dieſe außerordentliche Freigiebigkeit entſprang bei den Engländern Rückſichten der europäiſchen Politik. Sie hofften, in den Niederlanden einen zuverläſſigen Freund gegen neue Eroberungsgelüſte von Frankreich zu gewinnen, und erwirkten deshalb auch, daß ſie durch Belgien vergrößert wurden. Dafür verblieben bei England Ceylon und die ehedem niederländiſchen Kolonien auf dem vorder- und hinterindiſchen Feſtlande, vor allem aber das Kap der guten Hoffnung. Dieſer Punkt war zu wichtig; denn noch immer ging der Weg nach Indien nur um Afrika herum. Nacheinander haben das Kap die Nationen beſeſſen, die im Indiſchen Ozean die herrſchenden waren, erſt die Portugieſen, dann die Holländer, ſchließlich die Engländer.

Dem äußeren Anblick nach ſchien ſich in dem europäiſchen Kolonialbeſitz an den indiſchen Meeren gegen das 18. Jahrhundert nicht allzuviel geändert zu haben. Auch im 19. Jahrhundert gab es dort zwei große Kolonialreiche, das engliſche in Vorderindien, das niederländiſche im hinterindiſchen Archipel; die anderen Nationen, die Portugieſen, die Franzoſen, die Spanier auf den Philippinen, zählten daneben kaum mit. Allein die Ähnlichkeit war nur eine ſcheinbare. Die Engländer hatten in der napoleoniſchen Epoche alle anderen Kriegs- und Handelsflotten vernichtet oder zur Bedeutungsloſigkeit herabgedrückt und beherrſchten die Meere wie niemals bisher ein Volk. Die Niederlande, die vor der franzöſiſchen Revolution noch immer in Krieg und Frieden auf dem Meere ein Faktor von Gewicht geweſen waren, konnten jetzt nichts mehr wagen. Sie haben die Kraft gehabt, ihre hinterindiſchen Beſitzungen auszubauen und neu zu geſtalten. Indem ſie dem Beiſpiel Englands folgten, haben auch ſie ihre Handelsſtationen durch Unterwerfung des Binnenlandes zu Herrſchaftsgebieten erweitert. Sie ſchufen ſich einen Beſitz, der an territorialem Umfang und an Bevölkerungszahl das Mutterland um ein Vielfaches übertraf, und aus dem ſie vielen Gewinn zogen. Aber ſie blieben eine kleine Macht, die den Großen nicht reizen durfte und die, weil ſie viel zu verlieren hatte und gleichſam mit einem Schatze beſchwert war, doppelt zur Vorſicht und Zurückhaltung gemahnt wurde.

Die Engländer auf der anderen Seite waren nach neuen Erwerbungen nicht gerade begierig. Sie waren der Meinung, daß ſie ſich jederzeit nehmen könnten, was ſie brauchten. Jede herrenloſe Küſte ſahen ſie als ihr Eigentum an, deren Beſitzergreifung ihnen niemand wehren konnte. Eben deshalb hatten ſie es damit nicht eilig; denn ſie beſaßen genug Erfahrung, um zu wiſſen, daß jede Kolonie, bevor ſie etwas einbringt, Koſten verurſacht.

Allein auf dem vorderindiſchen Feſtlande konnten ſie nicht ſtehen bleiben, wo ſie zur Zeit waren. Das hinderte ſchon die lange, ununterbrochene Tradition territorialer Ausdehnung, die dem Ehrgeiz unternehmungsluſtiger Gouverneure immer neue Antriebe verlieh. Dazu trat aber noch verſtärkend ein Zwang, der in den Verhältniſſen lag. Überall iſt es das Schickſal der Europäer in den fremden Erdteilen, daß ſie mit Erwerbungen nicht leicht innehalten können, ſelbſt wenn ſie es möchten. Die barbariſchen und halbbarbariſchen Nachbarn pflegen die Grenzen niemals ſo zu reſpektieren, wie es ziviliſierte Staaten verlangen müſſen. Um den feindlichen oder mindeſtens ſtörenden Einwirkungen, die herüberkommen, ein Ende zu machen, bleibt den Europäern ſchließlich nichts übrig, als die Nachbargebiete unter ihre Aufſicht zu nehmen,

und aus der dauernden Aufsicht entwickelt sich von selbst eine Herrschaft. Haben sie sich aber auf diese Weise neue Grenzen gesetzt, beginnt an ihnen sofort wieder dasselbe Spiel. Mögen sie wollen oder nicht, sie werden weiter und weiter vorwärts getrieben, und fest werden die Grenzen erst, wenn sie an ein europäisches Machtgebiet stoßen. So sind auch die Engländer in Vorderindien immer tiefer in das Binnenland hineingeführt. Nicht immer sind sie in ihren Kämpfen glücklich gewesen; allein sie wußten, daß sie eine große Niederlage, die ungerächt blieb, nicht ertragen konnten, weil sie ihre Herrschaft im weitesten Umkreise in Frage stellen mußte. Nach jedem Fehlschlage haben sie ihre Anstrengungen verdoppelt. Unaufhaltsam breitete sich ihre Eroberung aus. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts war ihnen alles Land bis zu den Gebirgen im Norden und im Westen untertan, und die einheimischen Fürsten, die dem Namen nach noch die Regierung führten, hatten keinen eigenen Willen mehr.

Mit der englischen Eroberung wurden unermeßliche Gebiete der europäischen Kultur geöffnet. Sie wurden nicht von Europäern besiedelt; denn diese können in Indien nicht dauernd leben und sich fortpflanzen, weswegen ihre Zahl neben den Millionen der Eingeborenen eine verschwindend kleine blieb. Europäisches Wesen drang ein durch den europäischen Handel, durch die Werke der europäischen Technik, vor allem aber durch die englische Regierung. Dem Namen nach gehörte Ostindien noch immer der Ostindischen Kompagnie. Aber die Staatsaufsicht, der sie 1784 unterworfen war, hatte sich mit der Zeit immer mehr innerlich gefestigt und in ihren Kompetenzen erweitert, und tatsächlich war es die englische Regierung, die durch ihre Organe alle öffentliche Gewalt übte. Sie konnte nicht nach den Grundsätzen einer Erwerbsgesellschaft verfahren. Sie durfte die Sicherung der englischen Herrschaft und den Vorteil des englischen Handels nicht außer acht lassen; wo aber diese nicht in Frage standen, mußte sie für das Wohl ihrer Untertanen arbeiten, und das hat sie getan. Sie ist in eminentem Sinne eine kulturfördernde Macht gewesen, und mochten die indischen Fürsten Grund haben zu der Klage, daß ihre überkommenen Rechte und selbst das Erbrecht ihrer Familien oft wenig respektiert wurden, die indische Bevölkerung hat sich niemals vorher unter einer gerechteren und wohlwollenderen Regierung befunden.

Fürs erste konnten jedoch die Eingeborenen kein wirkliches Verständis dafür haben. Mit den Unberechenbarkeiten und Greueln ihrer früheren Herren hatten sie sich innerlich abgefunden; die Neuerungen der Fremden erschienen ihnen als Eingriffe in altgeheiligte Sitten und Rechte, und selbst offenbare Wohltaten wurden ihnen dadurch verhaßt. Die lange angesammelten Gärungsprodukte explodierten 1857 in fürchterlicher Weise. Auf asiatischem Boden, wo Recht, Sitte und religiöser Kultus miteinander verschlungen und verwachsen sind, nehmen alle Massenbewegungen religiöse Züge an, und im indischen Aufstand haben sich Fanatismus und Wollust der Grausamkeit zu den entsetzlichsten Taten verbunden. Mehrere Monate glich das Gebiet des mittleren Ganges und der Dschumna einem kochenden See. Die Engländer wußten, was für sie auf dem Spiele stand, und strengten die letzten Kräfte an. Um die Zitadellen der Städte zu entsetzen, in denen sich die Europäer noch in verzweifeltem Ringen behaupteten, haben sie einen Heroismus entwickelt, der an die größten Zeiten europäischer Eroberung erinnert. In Strömen von Blut wurde die Empörung schließlich erstickt; die Indier selbst hätten eine andere Behandlung in diesem Augenblick kaum begriffen.

Digitized by Google

Die nächste Folge des Aufstandes war, daß die Ostindische Kompagnie aufgehoben wurde und ihre Gebiete unmittelbar unter die Regierung traten. Die weitere Folge war, daß die Indier von neuem die Überlegenheit der europäischen Waffen kennen gelernt und die Engländer neue Erfahrungen für die zweckmäßige Behandlung der Eingeborenen gemacht hatten. Das Endergebnis war eine Befestigung ihrer Herrschaft.

Mit dem Besitz der vorderindischen Halbinsel hatten die Engländer am Indischen Ozean eine breite, mächtige Landbasis, die durch ihre Lage nach allen Seiten dominierte und sie zur Großmacht des südlichen Asiens erhob. Lange bevor sie die Eroberung vollendet hatten, war sie schon über die indischen Grenzen hinausgeführt, nach Osten und nach Westen. Im Jahre 1819 erwarben sie durch Kauf die Insel Singapur, wo durch ihre Arbeit ein Welthandelsplatz erstand, welcher der Knotenpunkt des indisch-ostasiatischen Verkehrs werden sollte. Aus Grenz- und Zollstreitigkeiten entwickelte sich 1824 ein Krieg mit Birma, das beim Friedensschluß die Provinzen Aracan und Tenasserim abtreten mußte. In einem zweiten Kriege verlor es 1852 die Mündung des Irawaddy, womit es ganz vom Meere abgedrängt wurde; die Reste des Reiches wurden 1885 einverleibt. Damit hatten die Engländer auch auf dem hinterindischen Festlande einen aussichtsreichen Besitz und eine starke Stellung, von der aus sie auf China und Siam einen Druck ausüben konnten.

Im Westen hat früh Afghanistan ihre Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Bei den uralten Beziehungen, die von hier nach dem oberen Indus gingen, konnte es ihnen nicht gleichgültig sein, wer in Kabul und Herat die Gewalt hatte und wie sie gebraucht wurde. Deshalb suchten sie sich dort diplomatischen Einfluß zu sichern. Das gleiche Bedürfnis brachte sie nach Persien, wo auch wachsende Handelsinteressen zu schützen waren. An beiden Punkten stießen sie auf eine neue Macht, Rußland.

Die Russen hatten gegen das Ende des 16. Jahrhunderts angefangen, sich nach Asien auszubreiten. In der sibirischen Ebene waren sie stetig weiter nach Osten vorgerückt und hatten nach hundert Jahren das Stille Meer erreicht. Von der sibirischen Basis aus suchten sie im 19. Jahrhundert nach Süden in Asien hineinzudringen. Wie ihre Macht westlich des Kaspischen Meeres vom Kaukasus her auf die asiatischen Besitzungen der Türkei und auf Persien drückte, so begann sie sich östlich durch die Wüsten nach den fruchtbaren Teilen von Turkestan vorzuschieben. Die Russen erkannten wie die Engländer die Notwendigkeit, jenseit der von ihnen beherrschten Gebiete den Boden zu sondieren und durch die Diplomatie bearbeiten zu lassen. Dabei mußten die beiden Mächte schließlich aufeinandertreffen. Seit den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden sie sich ihres Gegensatzes in Asien bewußt. In einem dynastischen Kampfe um Herat 1837 wurde die Stadt von einem Engländer verteidigt, während die Angriffe des persischen Heeres der russische Gesandte in Teheran leitete. Die Engländer schickten eine Flotte in den Persischen Golf, welche die Insel Charak besetzte und die Perser so einschüchterte, daß sie von Herat abließen. Die volle Größe der russischen Gefahr war aber den Engländern noch nicht klar geworden. Sie gaben die Insel Charak wieder auf, und wohl in dem Gefühl, daß ihnen auf dem Meere doch niemand etwas anhaben könne, trafen sie auch sonst keine Anstalten, um den Persischen Busen unter ihre Kontrolle zu bringen. Das geschah auch nicht, als sie 1852 und 1856 in neuen Konflikt mit Persien gerieten und den Hafen von Buschir besetzten.

Digitized by Google

Der Gegensatz zu Rußland, den die Engländer im fernen Osten in Persien und noch stärker in schweren Kämpfen mit den Afghanen empfinden lernten, schärften ihre Augen für den näheren Osten, für den Komplex von Fragen, die man als die orientalische bezeichnet. In ihr markierte sich der Antagonismus zwischen den beiden Mächten mit zunehmender Bestimmtheit. Wie Rußland ununterbrochen auf die Schwächung der Türkei hinarbeitete, so wurde es der Grundsatz Englands, für ihre Erhaltung einzutreten. Hierdurch wuchs sein Interesse für das Mittelmeer. Nachdem es am Beginn des 18. Jahrhunderts Gibraltar und in den Revolutionskriegen Malta erworben hatte, war es von Bonaparte darauf hingewiesen worden, wie gefährlich ihm Ägypten in feindlichen Händen werden konnte. Hier hatte inzwischen Mehemed Ali mit Hilfe europäischer Arbeit und Technik neues Leben erweckt. Unruhig und ehrgeizig strebte er höher hinaus und fand dabei das Wohlwollen von Frankreich, das seinerseits ihn zu benutzen hoffte. Um zu verhindern, daß von Ägypten aus feindliche Fernwirkungen nach Indien gingen, und um die Einfahrt zum Roten Meere überwachen zu können, besetzten die Engländer 1839 Aden. Welch guten Griff sie damit getan hatten, sollten sie später erst völlig erkennen.

Ohne rechte Planmäßigkeit, aber mit dem größten Erfolge hat England in dem halben Jahrhundert, das der napoleonischen Epoche folgte, seine Stellung am Indischen Ozean erweitert und befestigt. Sie wurde noch besser gesichert durch die Entwicklung, die zwei seiner Kolonien auf der südlichen Hemisphäre nahmen, Australien und das Kapland.

Der australische Kontinent war schon im 17. Jahrhundert von den Niederländern entdeckt, weil sie aber mit ihm nichts anzufangen wußten, wieder in Vergessenheit geraten. Durch Cook wurde er in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts neu entdeckt und für England in Besitz genommen. Die Ansiedlungen wollten jedoch lange Zeit nicht recht gedeihen, da sie für die Deportation von Verbrechern benutzt wurden, was die freie Einwanderung nicht anreizen konnte. Erst die Wahrnehmung, daß sich das Land für die Zucht von Wollschafen hervorragend eigne, hat Menschen und Kapitalien in größerer Menge herangelockt, und der Zustrom wuchs schnell, als seit 1840 die Deportation erst für einzelne Teile und bald ganz aufhörte.

Der Abfall der amerikanischen Kolonien im 18. Jahrhundert hatte die Engländer klug und vorsichtig gemacht, und um zu verhüten, daß sich auch anderswo Unabhängigkeitsgelüste regten, zeigten sie sich seitdem bereit, den Wünschen erstarkender Kolonien entgegenzukommen. Hieraus ist schließlich jenes weitherzige System kolonialer Selbstverwaltung hervorgegangen, das wir heute bewundern, und mit dem die Engländer erreicht haben, daß sie seit 1783 keine Kolonie durch Empörung verloren haben. Der erste Versuch in dieser Richtung wurde in Australien unternommen, das Werk von Robert Peel. Er setzte durch, daß Neusüdwales 1842 eine Verfassung verliehen wurde, in der eine Volksvertretung nach englischem Vorbild den Gouverneur, den Repräsentanten der englischen Regierung, in ähnlicher Weise beschränkte wie im Mutterlande das Parlament den König. Da die Neuerung sich bewährte, wurden später auch den übrigen australischen Kolonien Verfassungen erteilt. Sie konnten nun innerhalb gewisser Grenzen sich ihr Leben nach ihren Wünschen und Bedürfnissen gestalten. Die englische Regierung verzichtete darauf, sich in die interne Gesetzgebung,

Digitized by Google

die Besteuerung und die Zollangelegenheiten einzumischen, und behielt sich nur die allgemeine Aufsicht und die Vertretung gegen das Ausland vor. Dadurch wurden die Kolonien zu halbsouveränen Staaten.

In der freien Selbstbestimmung sind sie mit wunderbarer Schnelligkeit aufgeblüht, vollends seitdem in ihnen 1851 reiche Goldfelder und nachher andere Erze und Kohlen gefunden waren. Der Mineralreichtum hat ihre Entwicklung beschleunigt; ihre Stärke und Eigenart verdankten sie aber dem Umstande, daß sie anbaufähige Länder der gemäßigten Zone waren, in denen Europäer körperlich arbeiten, dauernd leben und sich fortpflanzen konnten. In Indien war das europäisch-englische Leben eine dünne Decke, die über eine anders geartete Bevölkerung sich ausbreitete und nur durch dauernde Kraftanstrengungen des Mutterlandes geschützt wurde; in Australien wurzelte sich das englische Wesen ein, so daß es sich mit eigner Kraft erhalten konnte. Ein neues, kompaktes, sich rasch vergrößerndes Stück England bildete sich hier. Die fremde weiße Beimischung war ganz gering, und die Australneger, die ins Innere zurückwichen, waren in schnellem Aussterben.

Das Kapland, das 1795 vorübergehend und 1806 endgültig in englischen Besitz gekommen war, hatte nicht ganz so rasche Fortschritte wie Australien gemacht und zeigte ein etwas anderes Bild. Die Weißen, welche die neuen Herren dort vorfanden, waren meist holländischer Herkunft, Buren, die sich von Viehzucht ernährten. Ihnen gegenüber suchte die Regierung die Ansiedlung von englischen Farmern zu befördern, die eine intensivere Bodenwirtschaft betrieben. Zwischen den beiden Elementen bestand kein besonders gutes Einvernehmen, und als 1837 die Sklaverei aufgehoben wurde, griff bei den Holländern eine so heftige Unzufriedenheit um sich, daß sie in Masse nach Norden in das Gebiet der freien Kaffern auswanderten. Die Ausziehenden begründeten unter vielen Kämpfen mit den Schwarzen und den Engländern den Oranje-Freistaat. Ein Teil von ihnen wanderte 1848 noch weiter nach Norden und errichtete die Transvaal-Republik. Durch den Auszug wurde viel brauchbares Land frei, und da die Regierung für einen kräftigen Grenzschutz gegen die Kaffern sorgte, strömten englische Ansiedler in wachsender Menge zu. Im Jahre 1854 erhielt auch das Kapland ein Kolonial-Parlament. Der Bodenbau hob sich schnell, und bald kam auch hier Bergbau hinzu. Das Leben, englisch-holländisch gemischt, war nicht so rein europäisch wie in Australien, weil die Kaffern und Hottentotten stärkere Rassen als die Australneger waren und nicht vor der europäischen Kultur verschwanden. England besaß auch in Südafrika ein großes anbaufähiges Gebiet der gemäßigten Zone, das weiße Ansiedler anzog und in Menge noch aufnehmen konnte.

Durch Vorderindien und seine Außenposten von Aden bis Singapur gebot England im Norden des Indischen Ozeans; durch Australien und das Kapland hatte es auch die beherrschenden Punkte auf der südlichen Halbkugel in der Hand, und dies waren zwei Punkte, die durch die starke Besiedlung mit weißer Bevölkerung bereits eine eigne Widerstandsfähigkeit besaßen. Dadurch entstand eine Position von höchster Stärke. Es gab nur eine Macht im indischen Ozean, und das war England.

Das alles erdrückende Übergewicht Englands auf dem Meere war das Produkt der napoleonischen Epoche gewesen. Als die politischen Verhältnisse, die 1815 für unseren Erdteil geschaffen waren, eine gründliche Änderung erfuhren, konnte das

Digitized by Google

Meer davon nicht unberührt bleiben. Die von der Errichtung des Deutſchen Reiches ausſtrahlenden Wirkungen haben nach nicht langer Zeit auch den Indiſchen Ozean erreicht. Zur gleichen Zeit trat eine andere umgeſtaltende Begebenheit ein, die Eröffnung des Suezkanals 1869.

Nach langer Erſtarrung hatte das Mittelmeer im 19. Jahrhundert angefangen, ſich an ſeinen Küſten mit neuem Leben zu bedecken, und immer deutlicher verriet es die Tendenz, wie in der Zeit des römiſchen Reiches, eine europäiſche See zu werden. Daraus mußte ſchließlich der Gedanke hervorgehen, die alten Verkehrslinien, die einſt von hier nach dem Indiſchen Ozean gelaufen waren, wiederherzuſtellen, um ſo eher, als in Ägypten die europäiſche Kultur bereits ihren Einzug gehalten hatte. Eine brauchbare Straße, die imſtande war, Maſſengüter zu bewältigen, konnte aber nur ein Kanal ſein, der auch für die größten Schiffe praktikabel war. Mit der Eröffnung des Suezkanals führte der nächſte, ſicherſte und bequemſte Weg nach Indien durch das Mittelmeer und das Rote Meer. Franzoſen hatten ihn gebaut; für niemanden aber bekam er eine größere Wichtigkeit, als für die Engländer, die Herren des Indiſchen Ozeans. Noch feſter als früher hefteten ſich ihre Blicke auf Ägypten, das durch den Kanal einer der Angelpunkte für die Seeherrſchaft in der alten Welt geworden war.

Die andere große Begebenheit war die Herſtellung der ſtaatlichen Einheit von Deutſchland und Italien. Probleme, die ſeit einem halben Jahrhundert die europäiſche Welt in Spannung und Aufregung gehalten hatten, waren gelöſt, und man hatte die Empfindung, daß die neue Geſtaltung unſeres Erdteils von Dauer ſein würde. Die Regierungen und die Völker wurden bereit, um ſich zu blicken und Gedanken und Wünſche neuen Dingen zuzuwenden, und neue Aufgaben ſtanden ſchon vor ihnen. Die gewaltige Entwicklung der Technik hatte im europäiſchen Leben die größten Umwälzungen hervorgerufen, überall den Kampf ums Daſein verſchärft und wirtſchaftliche Gegenſätze von äußerſter Heftigkeit erzeugt. Durch die unaufhörlich fortſchreitende Vervollkommnung des Maſchinenbetriebes in der Induſtrie wurden Maſſenartikel in nie gekannter Fülle fabriziert, die verkauft werden mußten, wenn die leben ſollten, die ſie herſtellten. Jedes Land mußte ſehen, wie es ſich den Export erleichterte; man brauchte neue Abſatzgebiete und ſuchte ſie in den fremden Erdteilen. Der Gedanke, daß die Welt wirtſchaftlich eine Einheit ſei oder werden müſſe, gewann Kraft, umſomehr, als man inzwiſchen auch die entlegenſten Länder beſſer kennen gelernt hatte und ihnen näher gekommen war. Das 19. Jahrhundert hatte das Dampfſchiff erfunden, und ſeit der Mitte des Jahrhunderts hatte man begonnen, Telegraphenkabel durch die Meere zu legen. Der Sinn weitete ſich und ſtrebte in die Ferne. Die kontinentale Schiffahrt, die in den napoleoniſchen Kriegen durch die Engländer nahezu vernichtet worden war, hatte ſich wieder in die Höhe gearbeitet, und reichte auch die Geſamtheit ihrer Laderäume noch nicht an die engliſchen heran, ſo hatte ſie doch zu viel Vertrauen zu ſich ſelbſt bekommen, um jenen den Ozean weiter allein zu überlaſſen.

So kam vieles zuſammen, daß neben den Engländern die anderen Völker mit friſcherem Mut und feſterer Entſchloſſenheit ihre Gedanken auf das Meer und die überſeeiſchen Länder richteten. Das führte zu einer neuen Epoche der europäiſchen Koloniſation, die wieder von den Nationen ausging, welche ſich ſtark fühlten und einen Überſchuß an Kräften beſaßen. Die größte Anziehungskraft übte zunächſt Afrika aus,

wo sich das meiste Gebiet befand, das im europäischen Sinne noch herrenlos war. Da nun dieser Erdteil an seiner ganzen östlichen Küste vom Indischen Ozean bespült wird, drangen auch in ihn neue Elemente ein.

Keine Nation hat sich nach 1870 mit größerer Heftigkeit auf das Meer geworfen als die Franzosen. Nachdem sie in der napoleonischen Zeit zur See wenig Glück gehabt hatten, waren ihre Gedanken wieder ganz kontinental geworden. Sie erinnerten sich nicht gern an Trafalgar, und wenn sie von neuem Ruhm träumten, so malte sich ihre Phantasie vor, daß ihre Heere wiederum Europa siegreich durchzögen. Nach der Errichtung des deutschen und des italienischen Einheitsstaates konnten sie aber für Eroberungen an ihrer Ostgrenze nicht mehr viel hoffen, und so wenig sie ihr Verlangen nach Revanche aufgaben, so suchten sie doch zugleich mit unruhiger Ungeduld neue Siege und neue Erfolge jenseit des Meeres, um sich selbst den Glauben an ihre Größe und Stärke zurückzugeben. Auf ihre riesigen Eroberungen und Okkupationen in Afrika braucht hier nur hingewiesen zu werden. Auch im Bereiche des Indischen Ozeans haben sie bedeutende und zukunftsreiche Erwerbungen gemacht. In den achtziger Jahren bemächtigten sie sich unter vielen Kämpfen der Länder Anam und Tongking, womit sie die ganze östliche Seite der hinterindischen Halbinsel in ihre Hand brachten und nicht nur die Nachbarn von China und Siam, sondern auch von dem englischen Birma wurden. Im Jahre 1884 besetzten sie das Gebiet von Obok, das ein Wachtposten am Eingang des Roten Meeres wurde; 1895 und in den folgenden Jahren unterwarfen sie sich die Insel Madagaskar.

Die jungen Staaten Deutschland und Italien traten ebenfalls in die Reihe der Kolonialmächte ein. Deutschland erwarb am Indischen Ozean seine ostafrikanische Kolonie; Italien setzte sich nördlich und südlich von Abessinien am Roten Meere und im Somalilande fest.

Daß die anderen Nationen energisch und selbstbewußt für sich einen Anteil am Meere und der noch nicht vergebenen Welt forderten, rüttelte die Engländer aus dem Sicherheitsgefühl auf, das ein langes und unbestrittenes Übergewicht in ihnen erzeugt hatte. Wollten sie nicht zu kurz kommen, mußten sie den Wettlauf um koloniale Erwerbungen mitmachen, und durch Entschlossenheit und maritime Stärke haben sie sich die größten Vorteile zu sichern verstanden. Sie richteten ihr Augenmerk nicht nur auf Länder, die ihnen für die Zukunft eine wirtschaftliche Ausbeute versprachen, sondern daneben machte sich eine andere Rücksicht geltend, auf die sie durch die veränderte Weltlage hingewiesen wurden: sie sahen die Notwendigkeit ein, den Besitz, den sie hatten, durch Okkupation von günstig gelegenen Punkten seestrategisch auszubauen und in erhöhtem Grade zu sichern. Darin sind sie nach 1870 weit umsichtiger und planmäßiger vorgegangen als vorher. Für ihre Stärke im Indischen Ozean hing viel davon ab, bis wie weit sie die Verbindung mit Europa für sich selbst unter allen Umständen ohne Schwierigkeit aufrechtzuerhalten und den anderen Mächten gegebenenfalls zu erschweren vermochten. In dem Gedanken suchten sie die Zufahrtsstraßen möglichst vollständig unter ihre Gewalt zu bringen. Das hat sie nach Ägypten geführt, dessen politischen und maritimen Wert sie längst begriffen hatten. Nachdem sie 1875 einen großen Teil der Aktien des Suezkanals erworben hatten, wußten sie 1878 den Sultan, als er nach dem russisch-türkischen Kriege in schwerer Verlegenheit war, zu bestimmen, daß er

Digitized by Google

ihnen die Insel Cypern überließ, die an sich einen beschränkten Wert für sie hatte, aber in den Händen einer anderen europäischen Macht ihnen für ihre weiteren Absichten recht unbequem werden konnte. Unter Benutzung einer fremdenfeindlichen Bewegung besetzten sie 1882 das Nilland selbst, wie sie erklärten, provisorisch, aber die Welt sollte bald erkennen, daß sie nicht die Absicht hatten, diesen Punkt je wieder zu räumen. Auf der südlichen Linie nach Ostindien besaßen sie nun als Hauptstation das Kap, woran sich nördlich Mauritius und die Seychellen schlossen, auf der nördlichen Gibraltar, Malta, Cypern, Ägypten, Aden, wozu noch Perim, Sokotra und Teile der Somaliküste kamen. In seltener Vollständigkeit waren die beherrschenden Punkte auf den beiden Zufahrtswegen in ihren Händen.

Wenn dadurch ihre ohnehin mächtige Position am Indischen Ozean noch wesentlich an Festigkeit gewann, so blieb es allerdings eine Beeinträchtigung, daß dort Frankreich, Deutschland und Italien ebenfalls starke Interessenten geworden waren, und besonders das unruhige Ausgreifen von Frankreich gab ihnen zu denken. In der Weise wie nach 1815 waren sie nicht mehr die Alleinherrscher auf den Meeren, seitdem alle Staaten ihre Seerüstung verstärkt hatten. Indessen so empfindlich ihnen auch die maritimen Aspirationen der andern Völker waren, so konnten sie doch in ihnen eine unmittelbar drohende Gefahr für ihre indische Stellung nicht erblicken, weil ihre Flotte immer noch die erste der Welt und jeder anderen weit überlegen blieb. Dagegen sahen sie mit zunehmender Sorge nach einer andern Seite aus, nach der dunkeln Wetterwolke, die über dem asiatischen Kontinent heraufzog, der Macht Rußlands. Rußland hatte sich in den späteren Zeiten des 19. Jahrhunderts mit ruhiger Stärke unaufhaltsam in Asien ausgebreitet: es vollendete die Unterwerfung von Turkestan und erreichte die Grenzen von Afghanistan; es machte sich in Persien zu schaffen, um dieses Land ganz in seine Einflußsphäre zu ziehen; es blickte nach Mesopotamien. Gegen einen Seeangriff durfte England hoffen, Indien schützen zu können; Rußland hingegen stand dicht vor den indischen Landgrenzen und hatte unermeßliche Hilfsmittel des Landkrieges hinter sich. Deutlich zeichnete sich sein Schatten bereits auf dem Indischen Ozean ab. Daß aber ein Zugang zum Meere für seine innerasiatischen Besitzungen eine Lebensfrage sei, konnte niemand verkennen, und daß es ihn in Indien suchen würde, glaubte man in England, weil man es fürchtete. Wenn aber Rußland auch nur an irgend einer andern Stelle den Indischen Ozean erreichte, so wurde auf demselben eine von Grund aus veränderte Lage geschaffen; denn dann saß an seiner Küste eine europäische Macht, welche anders als alle übrigen Staaten gesicherte Landverbindungen mit der Heimat hatte, die durch keine Flotte zu unterbinden waren. England fühlte sich von einem Gegner bedroht, gegen den es mit den gewohnten Waffen nicht auskommen konnte.

Noch eine andere neue Erscheinung kündigte sich am Ausgang des 19. Jahrhunderts an. Solange Europäer den Indischen Ozean befuhren, waren stets die Länder, die seine Küsten umsäumten, das Ziel ihrer Schiffe gewesen; Vorder- und Hinterindien hatten die immer neue Anziehungskraft auf sie ausgeübt. Stets war ihr Verkehr auch nach China und Japan gegangen, aber er war nie über eine gewisse Größe hinausgekommen, weil diese Länder das Eindringen der Europäer grundsätzlich zu hindern suchten. Als sie sich ihnen in den letzten Zeiten des 19. Jahrhunderts

Digitized by Google

erschlossen, erhielt der Indische Ozean in rasch wachsendem Umfang eine neue Funktion: er wurde zugleich Durchgangsmeer für Ostasien.

Die Etappen der Erschließung des Ostens sind folgende gewesen: die Erwerbung von Hongkong durch die Engländer und die Öffnung der ersten Vertragshäfen in China durch den Opiumkrieg 1842; die Öffnung weiterer Häfen durch die Kriege der Engländer und Franzosen 1858 und 1860; die Aufnahme europäischer Kultur in Japan; der japanisch-chinesische Krieg 1894, mit dem China den Europäern vollständig zugänglich gemacht wurde. Der jetzt zwischen Rußland und Japan ausgebrochene Krieg dürfte, wie er auch ausgehen mag, die Modernisierung des Ostens beschleunigen; fraglich kann zur Zeit nur sein, ob mehr als bisher russische oder japanische Kräfte dabei tätig sein werden.

Was die Erschließung Ostasiens welt- und wirtschaftsgeschichtlich bedeutet, wird klar, wenn man einmal die Erde als Ganzes überblickt. Soweit man die Geschichte zurückverfolgen kann, sieht man, daß die großen Kulturen an die gemäßigte Zone gebunden gewesen sind. Auf der südlichen Halbkugel sind in ihr die geeigneten Räume eng. Daher hat das Schwergewicht der Menschheitsgeschichte auf der nördlichen Hemisphäre gelegen, und hier hat sich das energischste, dichteste und fruchtbarste Leben in drei großen Ländermassen zusammengeballt, weil sie wie keine anderen durch Klima, Bodenbeschaffenheit und räumliche Ausdehnung die Bedingungen für schöpferische Menschenarbeit darboten. Das sind einmal Europa und die Mittelmeerländer, dann Nordamerika, endlich China und die angrenzenden Kulturgebiete von Ostasien; sie beherbergen heute bereits die Mehrheit aller Erdenbewohner. Mit diesen Größen kann sich auch Indien trotz seiner zahllosen Bevölkerung nicht messen, denn es ist niemals in gleicher Weise ein gebender Faktor gewesen, und alle Nationen von stärkerer Aktivität, die sich von Norden her erobernd auf seinem Boden ausgebreitet und angesiedelt haben, sind unter der heißen indischen Sonne schnell erschlafft.

Von den drei großen Kultur- und Arbeitszentren der nördlichen gemäßigten Zone hatte sich bisher eins abseits gehalten und eine Gemeinschaft mit den beiden anderen abgelehnt. Wenn darin eine Änderung eintrat und China, ein Land mit ebensoviel Einwohnern wie ganz Europa, sich öffnete, so mußte das in seinen wirtschaftlichen Wirkungen der Entdeckung eines neuen Erdteils gleichkommen. Nachdem die verschlossenen Türen eingestoßen waren, ist die europäische Arbeit mit Macht eingeströmt, da sie ein unermeßliches Feld vor sich sah, und weil es sich hier um einen Vorgang handelt, der dem Wirken eines Naturgesetzes sehr ähnlich ist, darf man glauben, daß der Zustrom von Kräften und Kapitalien aus Europa und Amerika anhalten und sich noch verstärken wird. Für die Amerikaner führt der Weg über das Stille Meer, für die Europäer aber über den Indischen Ozean; denn, wie man auch die sibirische Bahn ausbauen und in ihren Leistungen erhöhen mag, sie kann nie eine Verkehrsstraße wie das Meer werden.

Betrachtet man heute den Indischen Ozean, so erblickt man alles in Bewegung und im Fortschreiten, mehr als in irgend einer früheren Zeit. Der Anbau der Länder, die ihn umgeben, hebt sich an allen Stellen, und wachsende Kräfte sind in ihnen bei der Arbeit. Der Handel nimmt rasch zu an Umfang und Intensität, und die Werte, die über seine Gewässer gehen, vergrößern sich unaufhörlich, vollends nachdem Ostasien

Digitized by Google

aus seiner Abgeschlossenheit herausgetreten ist. Heftiger und ungestümer dringt das europäische Wesen herein, in der alten Überlegenheit über die einheimischen Rassen, begierig nach seiner Art zu schaffen und erfüllt von großen Plänen und Hoffnungen für die Zukunft. Eine Grenze und einen Abschluß dieser Entwicklung sieht man nirgends auch nur von weitem.

Die Vergangenheit hat der Gegenwart eine Menge ungelöster Probleme überliefert. Es ist nicht Sache des Historikers zu prophezeien, aber er darf auf Tendenzen und Kräfte hinweisen, die in der Vergangenheit wirksam gewesen sind und daher in der Gegenwart nicht plötzlich verschwunden sein können.

Immer wird der Blick zuerst an England haften, für das im Indischen Ozean eine Lebensbedingung seiner heutigen Größe liegt. Es besitzt dort eine Position von unvergleichlicher Stärke, aber es steht vor einem neuen schwierigen Problem. Es hat seine Vormachtstellung errungen mit den Mitteln der Seemacht und soll sie verteidigen gegen eine große Landmacht, die Indien im Rücken bedroht und mit der Flotte nicht tödlich zu verwunden ist. Das Bild freilich, das sich an dieser Stelle noch vor kurzem darbot, hat sich augenblicklich etwas verschoben und an Schärfe der Umrisse verloren, weil, Rußland abgelenkt und gebunden durch den Krieg mit Japan, zur Zeit eine starke Druckkraft am Hindukusch nicht entwickeln kann. Aber man darf sich durch momentane Eindrücke den Blick für das Dauernde nicht trüben lassen. Der Krieg wird einmal zu Ende gehen, und wie er auch auslaufen mag, er kann an der Lage in Turkestan nichts Wesentliches ändern. Der Gegensatz zwischen Rußland und England bleibt unüberbrückbar, und es ist eine Selbsttäuschung, wenn man in der Scheu vor einem Weltkriege immer von neuem nachzuweisen sucht, daß Asien Raum genug für das Nebeneinanderleben beider habe. Man wird zugeben können, daß für Rußland die Eroberung Indiens keine Notwendigkeit und keine Existenzfrage ist. Aber es kann für seine innerasiatischen Besitzungen auf einen Zugang zum Meere nicht verzichten und muß danach streben, so lange es Kraft in sich fühlt; England hingegen kann um seiner Sicherheit willen nicht zulassen, daß diese Macht, die unberührbare rückläufige Landverbindungen mit Europa hat, auch nur an irgend einer Stelle den freien Ozean erreicht.

Niemand wird voraussagen wollen, wohin der englisch-russische Gegensatz noch einmal führen wird; denn es sprechen dabei so viele unsichere Größen mit, daß wohl selbst die beteiligten Stellen keine bestimmte Meinung über den späteren Verlauf haben werden. Natürlich wird der Ausgang des japanischen Krieges die asiatische Politik Rußlands an allen Punkten beeinflussen, und so auch seine Vorwärtsbewegung gegen den Indischen Ozean, aber doch mehr im Tempo und der Energie als in der Methode; diese, die sich durch das Zusammenwirken einer langen Erfahrung mit nationalen Eigenschaften herausgebildet hat, darf man als eine feste und bleibende Größe ansehen. Wenn man das bisherige Vordringen der Russen in Asien verfolgt, so bemerkt man als charakteristische Züge Weite der Ziele und Geduld bei der Arbeit. Sie haben einsehen gelernt, wie gefährlich es ist, hier viel auf eine Karte zu setzen; lieber haben sie gewartet und sich einstweilen beschieden; denn sie sind sich bewußt geworden — wie das auch die Engländer in Indien erkannt haben —, daß auf asiatischem Boden Niederlagen Rückschläge hervorrufen können, die über die materiellen Verluste weit

Digitized by Google

hinausgehen. In letzter Linie iſt es, wie ſie wiſſen, der Glaube an die Unüberwindlichkeit ihrer Herren, der die Eingeborenen in Untertänigkeit erhält, und wird er irgendwo erſchüttert, ſo beſteht die Gefahr des Abfalls ſelbſt für entfernte Gebiete. Ein haſtiges und überſtürztes Vorgehen gegen England iſt daher nach den Traditionen der ruſſiſchen Politik, die immer ſtark geweſen ſind, auch in Zukunft kaum anzunehmen. Darin wird man ſich durch den unerwarteten Ausbruch des ruſſiſch-japaniſchen Krieges nicht irre machen laſſen; denn dieſer iſt von Japan aus leichtverſtändlichen Erwägungen provoziert, während Rußland ihn nicht oder noch nicht gewollt hat, wie die Unvollſtändigkeit ſeiner militäriſchen Vorkehrungen beweiſt. Freilich, wenn es alle Wahrſcheinlichkeit für ſich hat, daß die Ruſſen fortfahren werden in methodiſcher Ruhe und Umſicht auf den Indiſchen Ozean vorzurücken und ihre Kräfte erſt zu ſammeln, ehe ſie zum Schlage ausholen, und wenn die Neigung dazu durch den japaniſchen Krieg eher gefeſtigt als abgeſchwächt werden wird, ſo ſind damit weder militäriſche Demonſtrationen an der afghaniſchen Grenze noch Überraſchungen ausgeſchloſſen. Bei der Stärke der Spannung, die, mag ſie ſich auch gelegentlich vermindern, immer groß bleibt, können lokale Reibungen und Zuſammenſtöße jederzeit den Krieg plötzlich entzünden.

Wenn es aber ſicher iſt, daß die Ruſſen von Turkeſtan nach dem Meere ſtreben und weiter ſtreben werden, ſo darf man die Frage ſtellen, welcher Weg denn nach ſeinen örtlichen Bedingungen der bequemſte und ſomit derjenige iſt, auf dem man ein Vorgehen am erſten erwarten darf. Dies zu entſcheiden ſind zuerſt die Geographen berufen, aber man darf dabei auch die Tatſachen der Vergangenheit zu Rate ziehen; denn bei allen Fortſchritten der Technik bewahrt der moderne Verkehr die Tendenz altbetretene Straßen zu benutzen, die gleichſam den Nachweis ihrer Brauchbarkeit bereits geliefert haben. Für Turkeſtan kommen zwei Wege in Betracht, der über den Hindukuſch nach Indien und der durch Perſien nach Meſopotamien und dem Perſiſchen Golf. Die früheren Jahrhunderte haben den letzteren bevorzugt, weil er weniger Bodenhinderniſſe zu überwinden hatte. Der Handel von Buchara und Samarkand iſt immer auch nach dem Pendſchab gegangen; allein ſein Hauptſtrom hat ſich in der Blütezeit turkeſtaniſcher Kultur im Mittelalter nach Bagdad und Balſora gewandt. Deshalb hat man damit zu rechnen, daß die Ruſſen mindeſtens zunächſt verſuchen werden auf dieſem Wege, der auch die geringeren politiſchen Schwierigkeiten bietet, ans Meer zu kommen, und die ſtarke Tätigkeit, die ſie während der letzten Jahre in Perſien entwickelt haben, ſcheint das zu beſtätigen. Die Engländer ſind offenbar auch der Meinung, daß ſich hier etwas vorbereitet; denn man ſieht ſie jetzt dabei, ſich beherrſchende Punkte am Perſiſchen Golfe zu ſichern, in Maſcat, Kuweit und anderswo, um ſchlimmſten Falles ihren Gegnern den Zugang zum freien Ozean noch verwehren zu können. Man hat dieſe Gegend im Auge zu behalten, die uns Deutſche auch wegen der künftigen Bagdadbahn beſonders intereſſieren muß.

Ein anderes Problem am Indiſchen Ozean, von dem man allerdings zur Zeit nicht gerade viel ſpricht, iſt das niederländiſche. Ein kleiner Staat beſitzt ein Kolonialreich, das ihn an Flächeninhalt und Bevölkerungszahl um ein Vielfaches übertrifft, und dieſer Staat iſt keine Großmacht. Ein Juwel iſt in der Hand eines Schwachen. Niemals aber in der Geſchichte der Völker iſt ein wertvoller Beſitz allein durch das formale Recht geſchützt worden; der ſpaniſch-amerikaniſche Krieg hat jüngſt dafür wieder einen

Digitized by Google

lehrreichen Beleg gebracht. Man weiß, daß die Niederländer ſich über ihre Lage Sorgen machen. Ein Vorteil für ſie iſt, daß einſtweilen die überſchüſſigen Kräfte von Europa und Nordamerika in Oſtaſien ein neues, großes Feld zur Betätigung gefunden haben und der Ehrgeiz Japans anderweitig genügend beſchäftigt iſt.

Eine weitere Frage, die alle Aufmerkſamkeit verdient, iſt die der Eingeborenen. Während in Nordamerika die einheimiſchen Raſſen vor den Europäern dahingeſchwunden ſind, haben ſie ſich im Bereiche des Indiſchen Ozeans, wenn man Auſtralien abrechnet, neben ihnen behauptet, und ſie ſtellen einen der größten Werte der Länder dar, weil ſie die Arbeitskräfte liefern. Die Europäer haben gelernt, ſie zu beherrſchen und in Unterordnung zu erhalten. Wenn aber die Unterworfenen durch die europäiſche Kultur zunächſt mit dem Gefühl der Ohnmacht erfüllt und niedergedrückt werden, ſo werden ſie ſchließlich von ihr aufgeweckt. Wir alle haben geſehen, was im letzten Menſchenalter durch europäiſche Bildungselemente aus Japan geworden iſt; ein ähnlicher Aufweckungsprozeß zeigt ſich ſchwächer auch auf den Philippinen, in Siam, in Vorderindien und in Ägypten. Die europäiſchen Regierungen helfen ſelbſt dabei mit, und ſie müſſen es. Die öffentliche Meinung legt ihnen die Erziehung der Eingeborenen als eine ſittliche Pflicht auf, und der Gewinn, den der europäiſche Handel von ihrer wirtſchaftlichen und geiſtigen Hebung hat, iſt greifbar; denn je kultivierter ſie werden, um ſo beſſer wird ihre Arbeit und um ſo größer ihre Bedürfniſſe. Durch alles dies muß aber den unterjochten Raſſen am Ende das Gefühl ihres eigenen Wertes kommen, und was ein Vorteil für den Handel der Europäer iſt, wird ſchließlich zu einer Gefahr für ihre Herrſchaft. Man hat darauf zu achten, wie weit ſie verſtehen werden, ſich mit den ſteigenden Anſprüchen und dem nationalen und religiöſen Selbſtgefühl der einheimiſchen Völker friedlich auseinanderzuſetzen. Empfindungen und Leidenſchaften von elementarer Stärke ruhen dort in der Tiefe, die, wie der indiſche Aufſtand von 1857 gezeigt hat, mit eruptiver Mächtigkeit plötzlich hervorbrechen können. In dem Gegenſatz zwiſchen England und Rußland dürfte der Stellungnahme des Islam wohl noch eine Rolle beſchieden ſein.

Noch eine Fülle von anderen ungelöſten Problemen birgt der Indiſche Ozean. Für alle die, welche in Machtfragen wurzeln, gilt der Satz, daß in jedem Kampfe die Entſcheidung da fällt, wo die größten Kräfte der Gegner ſich befinden, nicht wo der Siegespreis liegt. Seit dem Beginn der Neuzeit ſind die Geſchicke des Indiſchen Ozeans immer in Europa beſtimmt worden; denn die europäiſchen Völker, die auf ihm die Herren geworden waren, behielten ihr Kraftzentrum in der Heimat, und ihre Kolonien waren ſämtlich ferne Außenpoſten, deren Stärke durch das bedingt war, was das Mutterland ihnen gab und geben konnte. Gewiß iſt die Maſſe des europäiſchen Lebens, das ſich an den Küſten der indiſchen Meere feſtgeſetzt oder auch wie in Auſtralien und am Kap feſtgewurzelt hat, während des 19. Jahrhunderts ins großartige gewachſen; aber politiſche Faktoren von ſelbſtändiger Stärke ſind dort auch heute noch nicht vorhanden. Die engliſche Poſition iſt gewaltig, indeſſen nur ſo lange, wie das Mutterland die nötigen Streitkräfte ſtellt, und wenn Auſtralien und das Kapland ſich ſelbſt verteidigen und von keiner fremden Macht erobert werden können, ſo kommen ſie doch für die Beherrſchung des Meeres nicht in Frage, und in ihrer auswärtigen Politik werden ſie von England vertreten. Deshalb liegen auch heute noch die letzten Entſcheidungen über den Indiſchen Ozean in Europa.

Darin muß man allerdings ſogleich eine Einſchränkung machen. Als ein neuer Faktor hat ſich Rußland gemeldet, das das Indiſche Meer nicht zur See, ſondern zu Lande erreichen will. Kommt es zwiſchen ihm und England zum Kriege, ſo kann dieſer nur in Aſien als ein Landkrieg ausgefochten werden, da die beiden Mächte einander in Europa wenig ſchaden und jedenfalls nicht überwinden können. Solange aber Rußland keinen Vorſtoß gegen den Indiſchen Ozean unternimmt und nicht etwa die Vereinigten Staaten oder Japan dort auf Erwerbungen ausgehen, bleibt es dabei, wie es im Siebenjährigen Kriege und in der Zeit Napoleons geweſen iſt, daß die europäiſchen Staaten ihren Kolonialbeſitz gegeneinander in Europa zu verteidigen haben.

Das iſt für Deutſchland wichtig, deſſen Handel und Schiffahrt in den indiſchen Meeren an zweiter Stelle ſtehen und ſich fortdauernd vergrößern. Es beſitzt dort keine bedeutende politiſche und ſeeſtrategiſche Poſition. Wenn aber am Ende alles von der Stärke der Staaten in Europa abhängt, ſo ſind ſeine Ausſichten nicht ganz ungünſtig; denn niemand kann einen Kampf mit dem Deutſchen Reiche leicht nehmen. Freilich, wer auf dem Meere wirken will, vermag es nicht ohne die Seemacht. Die große Frage der Zukunft iſt deshalb, ob ſich die deutſche Flotte ſo entwickelt, daß ſie imſtande iſt, ſich in den europäiſchen Gewäſſern zu behaupten. Gelingt ihr das, ſo ſchützt ſie auch die deutſchen Intereſſen in der Ferne.

Digitized by Google

Die Preisarbeit des englischen Leutnants H. C. Dewar R. N. über die Kriegsblockade unter Berücksichtigung der modernen Kampfmittel.

(Fortsetzung.)

Wie bereits zu Anfang angedeutet, handelt der 3. Abschnitt*) des englischen Aufsatzes von der Durchführung der Blockade in heutiger Zeit. In dem inzwischen erschienenen Maiheft geht der Verfasser näher auf die einzelnen, die Durchführung beeinflussenden Faktoren ein. Im 4. Abschnitt behandelt er insbesondere die Kohlenfrage, die Bedeutung und Einrichtung eines provisorischen Stützpunktes sowie die Mittel der Torpedobootsabwehr. Im 5. Abschnitt werden die Grundzüge der „Positionsstrategie" zur Darstellung gebracht; zur Erläuterung derselben wird ein vollständiger Verteilungsplan der Streitkräfte für einen Krieg Englands gegen Rußland und Frankreich aufgestellt, wobei der Verfasser eingehende Betrachtungen über die Zweckmäßigkeit der einzelnen Positionen anstellt und zu dem Schluß kommt, daß im Falle eines solchen Krieges die „Positionsstrategie" der Blockadestrategie vorzuziehen ist. Zum Schluß werden der „auf einen Stützpunkt basierten Strategie" einige Worte gewidmet.

Um ein klares Bild von den Anschauungen des englischen Verfassers zu geben, soll zunächst der Inhalt der oben erwähnten Abschnitte im Zusammenhang wiedergegeben werden und erst im Anschluß daran eine Besprechung derselben erfolgen.

III.

Blockadestrategie.

Der Verfasser geht im 3. Abschnitt von der schon vorher — S. 674 — gegebenen Einteilung der strategischen Operationen zu Beginn eines Krieges in: 1. Blockadestrategie, 2. Positionsstrategie und 3. auf einen Stützpunkt basierte Strategie aus. Die drei Formen können ineinander übergehen, aber eine von ihnen wird meist die vorwiegende sein und den Operationen ihr charakteristisches Gepräge geben. Die Operationen und Gegenoperationen zu Beginn eines Feldzuges können von unmittelbar entscheidendem Einfluß sein.

Zu unterscheiden ist: Eine Blockade, bei der die Hauptflotten sich gegenüberstehen (Hauptblockade); eine solche, bei der nur ein detachiertes Geschwader in Schach gehalten wird (Nebenblockade); Torpedobootsblockade, wo nur T. B. blockiert werden.

Im folgenden werden nur die Grundzüge einer Hauptblockade besprochen.

Die hauptsächlichsten Gefahren, die einer Blockadeflotte drohen, sind:

1. Vereinbartes Zusammenwirken von zwei blockierten Geschwadern, das einen überraschenden kombinierten Angriff zum Ziel hat. Mit Hilfe der Dampfkraft läßt sich eine solche Operation leichter, sicherer und schneller ausführen als früher.

2. Angriffe von T. B. und U. B.

*) Bereits im Aprilheft des „Journal of the R. U. S. I." enthalten.

Diesen Gefahren kann man teilweise begegnen:

Zu 1. Indem man die Blockadeflotte in größerer Entfernung vom Hafen, außer Sicht desselben, in einer dem Gegner unbekannten Position aufstellt. Ein kombinierter Angriff kann dann nicht so überraschend ausgeführt werden.

Zu 2. Indem man sich bis zu einer bestimmten Entfernung zurückzieht; ein gewisses Maß von Sicherheit erreicht man:

a) Wenn man außer Sicht des Hafens liegt, so daß die Flotte nicht gefunden werden kann, ohne vorher einige Zeit gesucht zu werden.

b) Indem man sich außerhalb des Bereichs eines nächtlichen Ausfalls der T. B. hält, die bei Dunkelwerden den Hafen verlassen und beabsichtigen, in der Morgendämmerung zurückzukehren. (D Entfernung in Seemeilen; v = Geschwindigkeit der T. B.; h = Zahl der dunklen Stunden $D = \frac{v \cdot h}{2}$ Seemeilen; v = 18 Seemeilen; h = 10 Stunden; D = 90 Seemeilen.) Diese Entfernung von 90 Seemeilen betrachtet der Verfasser als diejenige, in der eine Blockadeflotte sich nachts halten sollte.

Nachteile für die Blockadeflotte in heutiger Zeit:

1. Die Leistungsfähigkeit kleinerer Fahrzeuge, die in größerer Entfernung von ihrer Basis operieren, wird durch schlechtes Wetter sehr herabgesetzt.

2. Die Entfernung von der Basis wird wahrscheinlich nicht unbeträchtlich sein, und der Verkehr mit derselben, der im modernen Seekriege von wesentlicher Bedeutung ist, wird entsprechend langsam sein, wenn nicht ein unterseeisches Kabel gelegt wird.

3. Die rückwärtigen Verbindungslinien sind Angriffen von T. B. ausgesetzt.

4. Der Blockierte kann täglich außerhalb seines Hafens üben, falls er Unterseeboote besitzt, und sich die Zeit wählen, zu der er mit vollen Bunkern und völlig schlagfertig ausläuft.

5. Der Blockierte kann sich abwartend verhalten und versuchen, dem Blockierenden durch fortgesetzte Nachtangriffe Abbruch zu tun und ihn allmählich zu schwächen.

Besondere Punkte:

Ein provisorischer Stützpunkt ist erforderlich, wo die kleinen Fahrzeuge kohlen und Schutz suchen können. Die Übermittlung von wichtigen Nachrichten von der Basis muß sichergestellt werden. Vorkehrungen für die Kohlenergänzung müssen getroffen werden. Auf diese Punkte wird später eingegangen.

Die Durchführung der Blockade.

Der Verfasser beabsichtigt, die einzelnen Elementarbegriffe, die bei der Blockade in Frage kommen, festzustellen und ihre Bedeutung für die Blockade zu prüfen; ferner, zu untersuchen, welche Rollen den einzelnen Schiffsklassen bei der Blockade zufallen werden, und wie die Streitkräfte unter Berücksichtigung der modernen Kampfmittel am günstigsten aufzustellen sein werden.

Bei der Durchführung der Blockade handelt es sich um folgende Aufgaben:

a) Die Bewachung des Feindes;

b) das Fühlunghalten mit dem ausgebrochenen Feinde;

Digitized by Google

c) die Verbindung zwischen den bewachenden Streitkräften und dem Gros;
d) die Verbindung zwischen Gros und Basis.

Zu a) Die Bewachung kann erfolgen durch: 1. Vorposten, 2. Patrouillen.
Zu b) Die Fühlung kann gehalten werden durch: 1. eine Verbindungskette (von den Fühlunghaltern zum Gros), 2. eine Kreuzergruppe.
Zu c) Die Verbindung zwischen den beobachtenden Streitkräften und dem Gros kann hergestellt werden durch: 1. Depeschenfahrzeuge, 2. Signale, 3. F. T.
Zu d) Die Verbindung des Gros mit der Basis kann hergestellt werden durch: 1. Depeschenfahrzeuge, die zu vorher festgesetzten Zeiten (periodisch) oder nur bei besonderen Gelegenheiten detachiert werden, 2. F. T., 3. Kabel.

Der Verfasser gibt dann eine flüchtige Skizze, die als allgemeine Grundlage für einen Blockadeplan dienen kann:

	Funktion:	Formation:
Kleinere Fahrzeuge; vor der Einfahrt; 2 bis 10 Seemeilen ab.	Vorposten	Einzeln oder in Gruppen; stationär oder in Fahrt.
Kreuzer; mittlere Entfernung 15 bis 40 Seemeilen.	a) Patrouillendienst.	a) Patrouillieren einzeln oder in Gruppen; auf zugewiesenen Gebieten oder Linien.
	b) Bereit, Fühlung zu nehmen.	b) Kreuzerformation, bereit, die Verbindungskette zu bilden.
Gros; 80 bis 100 Seemeilen ab.	Soll den Feind zur Schlacht zwingen.	Stationär oder in Fahrt; Schlachtordnung oder aufgelöst.

Vorposten. Unter Vorposten im Blockadedienst sind kleine, daher schwer zu sichtende und nicht als Angriffsobjekt für T. B. geeignete Fahrzeuge zu verstehen, die soweit wie möglich — bei Tage bis auf 5 bis 10 Seemeilen, bei Nacht bis auf 1 bis 2 Seemeilen — gegen den feindlichen Hafen vorgeschoben werden. T. Z. sind besonders dazu geeignet, da sie schwer zu sichten sind (in dunkler Nacht nicht weiter als 200 Yards), den schnellsten Kreuzern entkommen können und, wenn nötig, gegen T. B. vorgehen können. Sie werden am besten einzeln aufgestellt, müssen aber in einiger Entfernung einen Unterstützungstrupp (K_3 und T. Z.) haben, damit feindliche Streitkräfte, die in Gruppen den feindlichen Hafen verlassen, sie nicht aufreiben können.

Das hinter dem Unterstützungstrupp aufgestellte Vorpostenzentrum (K_2, K_3, T. Z.) dient dazu, die Nachrichten von den Vorposten aufzunehmen und weiterzugeben, so daß diese auf ihren Posten verbleiben bezw. dem Feinde folgen können.

Patrouillen. Während die Vorposten den Feind beim Verlassen des Hafens sichten sollen, haben die Patrouillen die Aufgabe, in größerer Entfernung vom Hafen — um ihnen einige Sicherheit gegen Angriffe von T. B. und U. B. zu geben — einzeln oder paarweise vorgeschriebene Kurse zu laufen, um den ausgelaufenen Feind abzufangen. Es können ihnen bestimmte Gebiete oder Linien zugeteilt werden, die sie

Digitized by Google

abzupatrouillieren haben. Die Linien können radial zum feindlichen Hafen verlaufen — diesen als Mittelpunkt eines Halbkreises gedacht, der um den Hafen beschrieben ist — oder die Sehnen dieses Halbkreises bilden. Der günstigste Kurs der Patrouillen in dem zugeteilten Bezirk ist derjenige, welcher im Winkel von 45° zu dem wahrscheinlichsten Kurs der ausbrechenden Flotte verläuft.

Das Patrouillensystem hat jedoch Nachteile, derentwegen das Vorpostensystem als das geeignetere erscheint:

1. Das erstere erfordert eine große Zahl von Kreuzern, die ziemlich nahe dem feindlichen Hafen stehen und daher T. B.- und U. B.-Angriffen ausgesetzt sind. Die moralische Wirkung, welche die Vernichtung von zwei oder drei Kreuzern durch T. B. zu Beginn eines Krieges ausüben würde, ist nicht zu unterschätzen.

2. Verschiedene Nachrichten, die von mehreren, den Feind an verschiedenen Stellen sichtenden Fahrzeugen ausgehen, führen leicht zu Mißverständnissen.

3. Für die Patrouillen ist gemeinsames Handeln und gegenseitige Unterstützung sehr schwer.

4. Eine Kreuzergruppe kann leicht aus dem Hafen ausbrechen und die Flügelpatrouillen abschneiden.

Der Verfasser gibt Beispiele dafür, wieviele Kreuzer zum Patrouillendienst je nach der Entfernung ihrer Aufstellung vom Hafen und der angenommenen Sichtweite bei Tage und bei Nacht nötig sein würden; er kommt unter Berücksichtigung der Resultate des Manövers von Argostoli zu dem Schluß, daß die große Zahl der für den Patrouillendienst nötigen Kreuzer und das Risiko, das sie laufen, in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden Resultaten steht.

Die Verwendung der Kreuzer bei der Blockade. Da das Patrouillensystem wenig Aussicht auf Erfolg hat, so will der Verfasser die Kreuzer 1. und 2. Klasse unter ihrem Admiral in einem Kreuzerzentrum zusammenhalten, bereit, auf die von den Vorposten erhaltene Nachricht vom Auslaufen des Feindes hin Fühlung mit demselben zu nehmen und zu halten. Dies kann durch eine Kreuzergruppe oder durch eine Verbindungskette zwischen Fühlunghaltern und Gros geschehen.

Die Gruppe. Eine Kreuzergruppe hält Fühlung mit dem feindlichen Gros und detachiert von Zeit zu Zeit einen Kreuzer, um den Admiral des eigenen Gros über den Kurs des Gegners zu unterrichten.

Vorteile: Eine Kreuzergruppe kann nicht leicht abgedrängt werden; der Feind wird nicht auf den Ort des anderen Gros schließen können, da die detachierten Kreuzer zunächst einen falschen Kurs steuern können.

Nachteile: Da der Admiral weit entfernt ist, so wird die Nachrichtenübermittelung langsam und unsicher. Da die Kreuzer nacheinander detachiert werden, so wird die Gruppe allmählich geschwächt. Es ist schwer, die fühlunghaltende Gruppe über die Bewegungen des eigenen Gros zu unterrichten.

Die Verbindungskette. Die Kreuzer bilden zwischen dem Feinde und dem eigenen Gros eine Verbindungskette, die sich, entsprechend den Bewegungen beider, verschiebt (gleichsam einen Arm, der von dem feindlichen Gros nach dem eigenen ausgestreckt und in einem Gelenk beweglich ist).

Vorteile: Die Verbindung arbeitet schneller und ist eine dauernde.

Nachteile: Es erfordert große Übung, diese Kette schnell herzustellen und aufrechtzuerhalten. Der Kopf der Kette ist feindlichen Angriffen ausgesetzt, muß daher aus P. K. bestehen; auch die einzelnen Glieder der Kette sind Angriffen von T. B. und Kreuzergruppen ausgesetzt. Doch, meint der Verfasser, ist die Zahl der Kreuzer fremder Marinen eine beschränkte; auch können sich die einzelnen Glieder der Kette bei einem Angriff auf die eingestellten P. K. oder auf das Gros zurückziehen. Die Kette wird dann allerdings momentan unterbrochen, aber selbst wenn der betreffende Kreuzer nicht mehr die Zeit hätte, den Angriff durch Signal zu melden, würde man durch das Ausbleiben der halbstündigen Meldung „Kette in Ordnung" beim Gros und beim Kopf die Unterbrechung bemerken und Verstärkung schicken. Falls der Feind eine starke Kreuzermacht besitzt, sollte die Länge der Kette auf 200 Seemeilen beschränkt werden.

Trotz der erwähnten Nachteile empfiehlt der Verfasser die Anwendung der Kette, die in den französischen Manövern mit Erfolg verwendet ist.

Das Gros. Das Gros soll am besten in Schlachtordnung in einem bestimmten Gebiet (80 bis 100 Seemeilen vom feindlichen Hafen ab) auf- und abdampfen. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Schlachtordnung einer geöffneten Formation vorzuziehen ist, denn ein überraschendes Zusammentreffen mit dem Feinde bei Nacht oder in der Morgendämmerung ist ein nicht seltenes Vorkommnis in der heutigen Kriegführung.

Plan für die Blockade. Die Stärke, Gliederung und Aufstellung der Streitkräfte, wie sie der Verfasser für die Blockade vorschlägt — für den Fall, daß man die Blockadestrategie trotz der ihr anhaftenden Nachteile wählt —, ist aus den beigegebenen schematischen Skizzen ersichtlich.

Nachrichtenübermittelung. Hier werden die einzelnen in der englischen Marine gebräuchlichen Tag- und Nachtsignalmittel und ihr Wirkungsbereich besprochen. Es seien an dieser Stelle nur einige Erfahrungssätze von allgemeiner Bedeutung wiedergegeben:

Das Rendezvous, nach dem die Nachrichten zu übermitteln sind, muß genau festgesetzt sein.

Alle Schiffe und Fahrzeuge müssen die Positionen des Kreuzerzentrums und des Gros für jede Stunde des Tages und der Nacht kennen.

Jede wichtige Nachricht muß außer durch Signal durch ein Depeschenfahrzeug übermittelt werden.

Innerhalb von 50 Seemeilen vom feindlichen Hafen wird der F. T.-Verkehr vom Feinde gestört werden; auf den erfolgreichen Gebrauch der F. T. ist daher erst außerhalb dieser Entfernung zu rechnen.

Bei Nacht ist zu berücksichtigen, daß der Gegner die Signale durch Zwischensignalisieren stören kann; dies ist jedoch im Kriege schwerer als im Frieden.

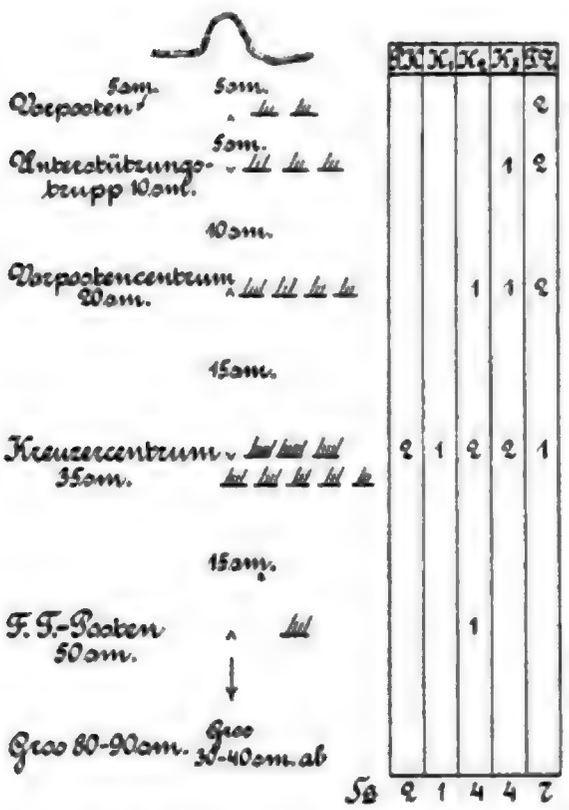
Ein kurzer, einfacher Kodex für Blockadesignale ist erforderlich.

Für wichtige Nachtsignale im Blockadedienst empfiehlt der Verfasser Raketen, die nach seiner Ansicht noch sehr der Verbesserung fähig sind (z. B. verschiedene Kom-

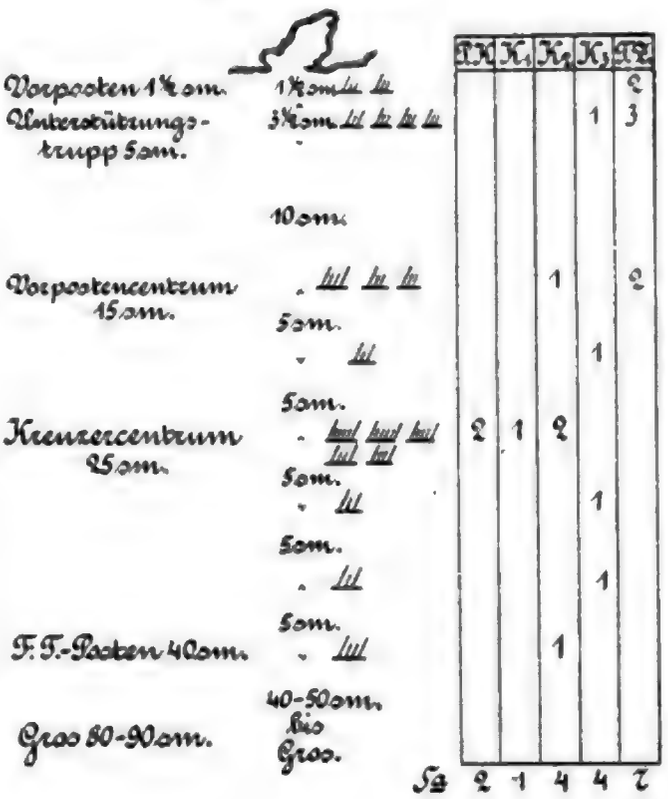
Digitized by Google

Blockadeplan.*

Bei Tage



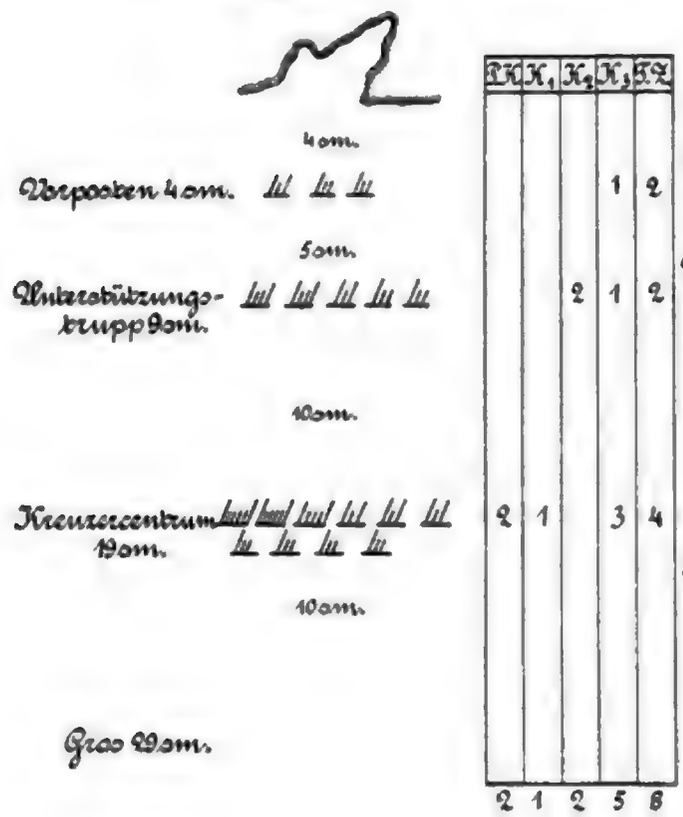
Bei Nacht



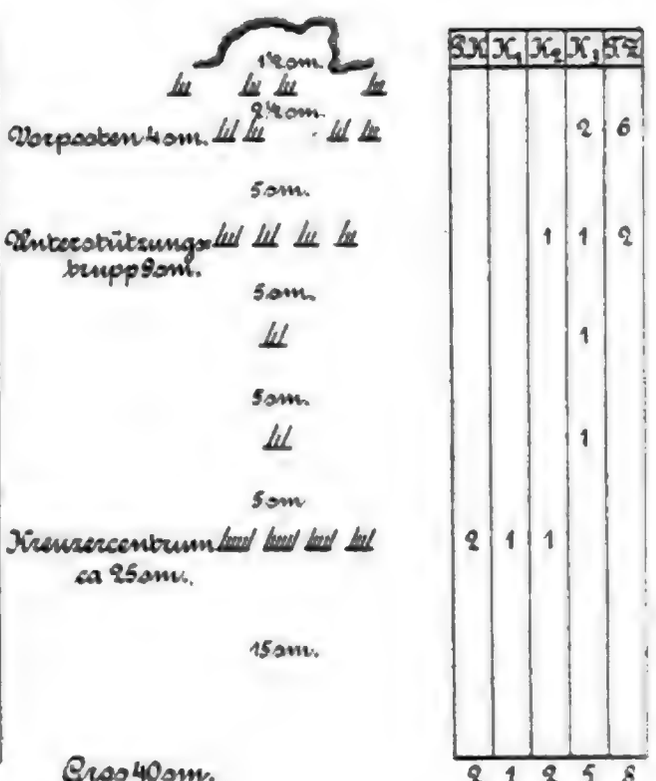
* Panzerkreuzer Kreuzer 1. Kl. Kreuzer 2. Kl. Kreuzer 3. Kl. Torpedobootszerstörer.

Plan für eine engere Blockade.

Bei Tage

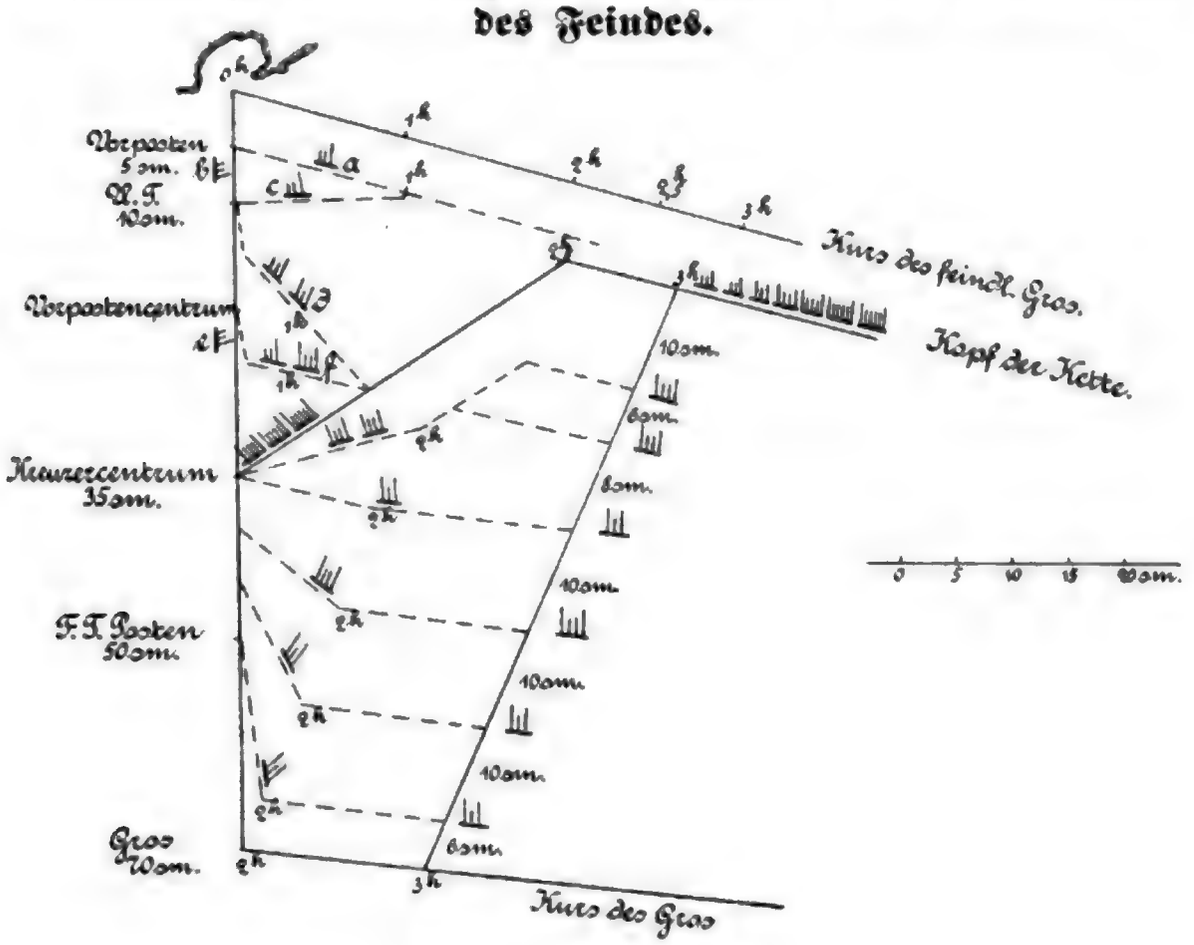


Bei Nacht



Digitized by Google

Schematische Darstellung des Verfahrens beim Ausbrechen des Feindes.



Erklärung.

	P. K.	K_1.	K_2.	K_3.	T. Z.
Vorposten	—	—	—	—	2
Unterstützungstrupp (U. T.)	—	—	—	1	—
Vorpostenzentrum . . .	—	—	1	—	2
Kreuzerzentrum	2	1	3	3	—
F. T.-posten	—	—	1	—	—
Summe	2	1	5	4	4

0^h = Feindliches Gros läuft aus mit 16 Seemeilen.
$0{,}8^h$ = Kopf der Kette startet mit 21 Seemeilen.
2^h = Verbindungskette gebildet; eigenes Gros startet mit 16,5 Seemeilen.

Verhalten der blockierenden Streitkräfte.

Vorposten: 1 T. Z. (a) folgt dem Feind; 1 T. Z. (b) geht zum U. T., dann zum Gros.

Unterstützungstrupp: 1 T. Z. (c) folgt dem Feind; 1 K_3 (d), 1 T. Z. schließen an das Vorpostenzentrum heran, ändern dann Kurs, um sich mit dem Kopf der Verbindungskette zu vereinigen.

Vorpostenzentrum: 1 T. Z. (e) nach Gros; 1 K_2 (f), 1 T. Z. schließen an das Kreuzerzentrum heran, vereinigen sich mit dem Kopf der Verbindungskette.

Kreuzerzentrum: Die Kreuzer bilden die Verbindungskette; 1 K_2, 2 K_3 stellen die Verbindung nach dem Gros her.

Gros: Das Gros darf nicht starten, bevor die Verbindungskette hergestellt ist.

Verbindungskette: Länge 60 Seemeilen; 6 Glieder; Entfernung derselben 10 Seemeilen; Signal läuft in 1 Stunde 10 Min. durch die Kette.

Stellungen 3^h:	P. K.	K_1	K_2	K_3	T. Z.
Kopf der Kette . . .	2	1	1	1	2
Glieder	—	—	3	3	—
Detachiert*)	—	—	1	—	4

*) 1 K_2 F. T.-posten; 2 T. Z. folgen dem Feind; 2 T. Z. sind zum Gros detachiert.

Digitized by Google

binationen von bunten Sternen); ferner eine starke, nach den Seiten hin abzublendende Topplaterne, mit der ein Signalisieren auf 20 Seemeilen möglich ist.

Die Zeit, innerhalb deren das Signal vom Ausbruch des Feindes bei Tag und bei Nacht an das Gros gelangen kann, veranschaulicht der Verfasser durch die folgende Tabelle:

	Bei Tage:			Bei Nacht:		
	Entfernung in Seemeilen	Signalmittel	Zeit in Stunden	Entfernung in Seemeilen	Signalmittel	Zeit in Stunden
Vorposten an Unterstützungstrupp (U. T.)	5	Signal eines Depeschenfahrzeugs*)	0,25	3	Topp-laterne**)	0,2
U. T. an Vorpostenzentrum (V. Z.) . . .	10	Mastsemaphor	0,25	10	"	0,3
V. Z. an Kreuzerzentrum (K. Z.)	15	Fernsignal	0,30	15	"	0,3
Kopf der Kette setzt sich in Bewegung. .			0,80			0,8
K. Z. an F. T.-Posten	15	Fernsignal	0,30	15	Topplaterne	0,3
F. T.-Posten an Gros	20	F. T.	0,25	30	F. T.	0,25
Gros setzt sich in Bewegung			1,35			1,35

Schlußfolgerung betreffend die Durchführbarkeit der Blockade.

Auch heute ist es noch von Wichtigkeit, sobald als möglich Nachrichten über den Feind zu erhalten. Während in früheren Jahrhunderten aber das einzige Mittel hierfür die enge Bewachung der feindlichen Häfen war, gibt es in heutiger Zeit, wo sich die Gefahren, die aus einer solchen Bewachung für die eigene Flotte erwachsen, beträchtlich vermehrt haben, andere und einfachere Methoden, die nur zweckmäßig ausgestaltet zu werden brauchen. Nachrichten, die man heute durch Agenten, die neutralen Telegraphen und die Zeitungsberichte erhält, erleichtern die zweckmäßige Aufstellung der Streitkräfte.

Die ungünstigen Verhältnisse, unter denen früher der Blockierte zu leiden hatte, existieren nicht mehr. Früher mußte derselbe dauernd im Hafen liegen, er konnte nicht in See gehen, ohne Gefahr zu laufen, zurückgetrieben oder zur Schlacht gezwungen zu werden; es fehlte ihm an Seeraum. — Heutzutage kann die in einem Kriegshafen blockierte Flotte täglich auslaufen und unter dem Schutze der Küstenbefestigungen und U. B. Schieß- und Gefechtsübungen abhalten.

Da ferner durch die Einführung der Dampfkraft der Blockierte bei weitem größere Aussicht als früher hat, unbemerkt in einer dunklen Nacht zu entkommen, so wird der Blockierende stets in Ungewißheit darüber sein, ob der Gegner noch im Hafen ist, da er einen befestigten Hafen nicht genügend rekognoszieren kann; er muß sich daher auf die Nachrichten stützen, die er von seiner nächsten Telegraphenstation erhält.

*) Depeschenfahrzeug, das mit A. K. heranschließt und gleichzeitig signalisiert.
**) Von besonderer, vom Verfasser vorgeschlagener Konstruktion.

Die Durchführbarkeit der Kriegsblockade hängt schließlich ab von

1. der Stärke der Verteidigungswerke des Hafens;
2. der Zahl der T. B. und U. B. des Gegners;
3. der Entfernung feindlicher T. B.-Stationen;
4. der Entfernung eines erstklassigen Stützpunktes;
5. der Zeit, innerhalb der Nachrichten von der heimischen Zentralnachrichtenstelle zur Blockadeflotte gelangen können;
6. der Möglichkeit, einen provisorischen Stützpunkt zu errichten.

Vergleicht man Toulon und Brest mit Bezug auf diese Punkte, so findet man das Folgende:

	Toulon.	Brest.
Zu 1.	Uneinnehmbar.	Uneinnehmbar.
Zu 2.	53 T. B., 2. U. B.	40 T. B.
Zu 3. *)	Port de Vendres 140 Sm. 2 T. B.	Lorient*) . . 160 Sm. 14 T. B.
	Ajaccio . . . 120 " 8 T. B., 2 U. B.	Rochefort*) . 290 " 16 T. B., 4 U. B.
	Algier . . . 315 " 8 T. B.	
	Bona . . . 290 " 4 T. B.	
	Biserta . . . 320 " 10 T. B.	
Zu 4.	Malta . . . . 550 "	Zu 4. Plymouth . . 170 "
	Gibraltar . . . 680 "	
Zu 5.	Depeschenboot von Malta 22 h, F. T. und Depeschenboot 13 h.	Zu 5. F. T.-kette von Falmouth 1 h.
Zu 6.	Die Balearen und Sardinien bieten die einzige Möglichkeit.	Zu 6. Nicht erforderlich.

Die Bedingungen, unter denen eine Blockade dieser beiden Häfen durchzuführen wäre, sind also ganz verschieden; sie sind für die Blockade von Toulon bei weitem ungünstiger: Die englische Flotte, welche Brest blockiert, besitzt einen erstklassigen Stützpunkt in nur 170 Seemeilen Entfernung; sie hat T. B.-Angriffe nur aus einer Richtung zu erwarten; das Wetter ist für T. B.- und U. B.-Aktionen meist wenig günstig: Nachrichten von der Zentralstelle sind in höchstens $1^1/_2$ Stunden zu erhalten. Die Flotte, welche Toulon blockiert, ist von Malta 550 Seemeilen entfernt, die Verbindungslinie dorthin ist von vier T. B.-Stationen bedroht und führt an dem Stützpunkt Bizerta vorüber; das Mittelmeer ist für T. B. und U. B. ein günstiges Operationsfeld; Nachrichten, die von Malta oder Gibraltar kommen, müssen etwa 600 Seemeilen durchlaufen.

Eine Blockade von Brest wäre daher unter Umständen zu rechtfertigen, wohingegen die Vorteile, welche eine Blockade von Toulon vielleicht bieten könnte, nicht im Verhältnis zu dem Risiko stehen, welches der Blockierende dabei läuft.

Das erste Ziel muß es sein, die Schlachtflotte mit überlegenen Kräften und unter möglichst günstigen Bedingungen in die Schlacht zu führen; das zweite erst ist es, Fühlung mit dem Feinde zu gewinnen, und man darf das erste nicht dem zweiten unterordnen. Im Notfalle muß man bereit sein, ein großes Risiko auf sich zu

*) Die Besetzung der einzelnen Stationen mit T. B. und U. B. hat inzwischen einige Änderungen erfahren.

nehmen, aber auch nur dann, wenn es wirklich notwendig ist. Die Operationen zu Beginn eines Krieges dürfen nicht riskant sein, wenn sie auch im einzelnen mit Kühnheit durchgeführt werden müssen. Unter keinen Umständen darf man die Flotte bei der Bewachung eines feindlichen Hafens Gefahren aussetzen, durch welche die Kampfkraft derselben ernstlich verringert und sie gezwungen werden könnte, sich zurückzuziehen.

Die Blockadestrategie — soweit darunter die Blockierung der Hauptkriegshäfen des Feindes verstanden wird — ist für den modernen Seekrieg nicht zu empfehlen; besonders gefahrvoll wäre eine Blockade von Toulon.

IV.

Die Kohlenversorgung.

Der Kohlenfrage, insbesondere der Frage, in welcher Weise die Schiffe der Blockadeflotte am zweckmäßigsten abgelöst werden, um zum Kohlen den Stützpunkt aufzusuchen, widmet der Verfasser eine eingehende Betrachtung. Er stützt diese auf eine Anzahl von Formeln und gibt eine Reihe von Tabellen, in denen veranschaulicht wird, welchen Einfluß das Kohlenfassungsvermögen, die Entfernung des Stützpunktes, die Reserve an Kohlen, welche die Schiffe für Schlacht und Verfolgung stets bereit haben sollen, auf die Ablösung derselben und demgemäß auf die jeweilige Stärke der Blockadeflotte ausüben. Einige dieser Tabellen seien hier wiedergegeben.

	Brest blockiert	Toulon blockiert	Toulon blockiert	Toulon beobachtet
Zahl der Schiffe	12 „Implacable"	12 „Implacable"	12 „Implacable"	2 P.K., 2 K_2.
Stützpunkt; Entfernung desselben	Plymouth, 170 Sm	Malta, 550 Sm	Pollenzabai, 154 Sm	Pollenzabai, 154 Sm
Reserve an Kohlen für	900 Sm zu 15 Kn. pro 1 h	900 Sm zu 15 Kn. pro 1 h	900 Sm zu 15 Kn. pro 1 h	800 Sm zu 20 Kn. pro 1 h
Zeit, welche die Schiffe vor dem blockierten Hafen bleiben können	16,7 Tage	10,5 Tage	15,5 Tage	12,1 Tage
Zeit, welche sie abwesend sind .	3,2 Tage	5,8 Tage	3,1 Tage	3,4 Tage
Gleichzeitig abwesend	2	4,5	2	1
Geringste anwesende Zahl . . .	10	5	10	3
Kohlenfassungsvermögen . . .	1900 t	1900 t	1900 t	2200 t bez. 1100 t
Marschgeschwindigkeit	12 Sm	12 Sm	12 Sm	12 Sm
Gefechtskohlen (6 h mit Volldampf)	80 t	80 t	80 t	80 t bezw. 40 t
Kohlenreserve	680 t	680 t	680 t	900 t bezw. 370 t
Zeit für Kohlenübernahme, Reinigung, Proviantübernahme usw.	48 h	48 h	48 h	48 h
Täglicher Kohlenverbrauch während der Blockade	60 t	60 t	60 t	84 t bezw. 48 t

Provisorischer Stützpunkt.

Eines provisorischen Stützpunktes bedarf die Blockadeflotte, um dort ihre Kohlen ergänzen zu können und um einen geschützten Ankerplatz für die kleineren Fahrzeuge zu haben. Ein provisorischer Stützpunkt muß folgenden Anforderungen genügen:

Digitized by Google

1. Er darf nicht weiter als etwa 120 Seemeilen von der Blockadeposition des Gros entfernt sein;
2. er muß einen geschützten Ankerplatz gewähren;
3. zur Einrichtung einer provisorischen Verteidigung gegen Torpedoboote geeignet sein;
4. isoliert liegen, damit die Bewegungen der Flotte möglichst verborgen bleiben.

Als gute Beispiele für solche Stützpunkte sind zu nennen:

Mytilene (Häfen Jero und Kalloni) } für die Blockade der
Lemnos (Port Mudros) } Dardanellen;
Port Mahon für die Blockade von Toulon;
Navarino } für Operationen in der Levante.
Sudabai }
Marmarice }

Die einzelnen Häfen werden vom Verfasser mit Bezug auf die Möglichkeit, große Flotten in ihnen sicher zu verankern und ihre Einfahrt gegen Torpedobootsangriffe zu verteidigen, einer näheren Betrachtung unterzogen.

Provisorische Verteidigung des Stützpunktes.

Es ist durchaus notwendig, den provisorischen Stützpunkt gegen T. B.-angriffe zu sichern. Jedes Schiff sollte daher in der Lage sein, einen Scheinwerfer und zwei 12 Pfünder (etwa der 8,8 cm-SK. entsprechend) in jeder beliebigen Position an Land aufzustellen. Diesem Gegenstand wird gegenwärtig nicht genügende Aufmerksamkeit zugewendet. Bereits im Frieden muß jedes Schiff Material an Bord haben, um schnell einen Geschützstand für 12 Pfünder an Land zu bauen. In der Gegenwart werden zwar auch gelegentlich 12 Pfünder gelandet; auf ihren plumpen Feldlafetten sind sie aber nicht für die Abgabe von Schnellfeuer gegen T. B. geeignet. Die Scheinwerfer müssen an Land, möglichst weit von den Schiffen entfernt, aufgestellt werden, damit die Position der letzteren nicht verraten wird. Zu diesem Zwecke müssen sie durch ein kurzes (etwa 100 Yards langes) Kabel mit einem nahe am Strande verankerten, armierten Dampfboot verbunden sein, welches eine kleine Dynamomaschine trägt. Auf diese Weise kann jedes Schiff zwei in beliebiger Position aufgestellte Scheinwerfer an Land in Betrieb halten. Der bisherige Gebrauch, den an Land aufgestellten Scheinwerfer durch ein etwa $^1/_2$ Seemeile langes Kabel mit dem Schiff selbst zu verbinden, ist zu verwerfen, da das Schiff in diesem Fall zu nahe dem Scheinwerfer liegen muß und in dem langen Kabel ein nicht unbeträchtlicher Teil der Stromstärke verloren geht. Werden 12 Pfünder und Scheinwerfer in der vorgeschlagenen Weise an Land montiert, so könnte eine bis zu 1500 Yards breite Hafeneinfahrt gegen T. B.-Angriffe durch zwei oder drei Linienschiffe gesichert werden.

Torpedobootsabwehr.

Da die Torpedoboote die Durchführung der Blockade in hohem Grade beeinflussen, so erörtert Dewar eingehend die Mittel, die zu ihrer Abwehr dienen.

Er geht aus von den geringen Treffresultaten (selten mehr als 3 Prozent bei den günstigsten Bedingungen), die beim Nachtschießen von der leichten Artillerie im

allgemeinen erzielt werden, sowie von dem sehr kleinen Zeitraum, der nachts vom Sichten des T. B. bis zu dem Moment vergeht, wo es seinen Schuß abgeben kann (1, höchstens 2 Minuten).

Die Geschütze, die zur T. B.-Abwehr dienen können, teilt Dewar in solche ein, die das Boot durch einen Treffer zum Stehen bringen: 6 Zöller, 12 Pfünder und eventuell auch 3 Pfünder, falls ein vitaler Teil (Dampfrohr, Steuervorrichtung u. a.) getroffen wird, sowie solche, die nur gegen die Besatzung wirksam sind: 3 Pfünder, 1 Pfünder, Pompom, Maximgeschütze.

Es wäre aber ein Fehler, wollte man nicht alle, auch die schweren Kaliber, gegen die T. B. verwenden.

Vorsichtsmaßregeln gegen die T. B.-Angriffe sind folgende:

1. Alles muß vor Sonnenuntergang klar sein;
2. Schließen sämtlicher wasserdichten Abteilungen;
3. sorgfältiges Abblenden;
4. ruhig gezielte Schüsse;
5. ein gutes Schießverfahren.

Zu tadeln ist, daß das Schließen der wasserdichten Abteilungen oft vergessen wird; des weiteren, daß die Verteilung der Mannschaft an die Geschütze gemäß der Torpedowachrolle eine durchaus unzweckmäßige ist, da sie an den einzelnen Geschützen Leute vorsieht, die mit der Bedienung derselben nicht genügend vertraut sind, und da man dabei durchaus nicht berücksichtigt, daß der Moment vom Sichten des T. B. bis zur Abgabe des Schusses nur nach Sekunden zählt, daß daher das T. B. sofort nach dem Sichten von einem Geschoßhagel überschüttet werden muß.

Die Anwendung von Torpedonetzen hält der Verfasser nur im Hafen für zweckmäßig, da sie in See das Schiff einer andern wichtigen Verteidigungswaffe, der Geschwindigkeit, berauben.

Ein zweckmäßiges Schießverfahren ist für die T. B.-Abwehr von der größten Wichtigkeit. Dasselbe muß berücksichtigen, daß in der kurzen Feuerzeit ein Arbeiten mit dem Aufsatz unmöglich ist. Es wird daher vorgeschlagen, daß die verschiedenen Geschütze bestimmte Zonen unter Feuer nehmen, die das Boot durchlaufen muß: Die einzelnen Geschütze stellen dazu von vornherein verschiedene, für sie vorher bestimmte Entfernungen ein, mit denen sie zu Beginn schießen (Anfangsentfernung); darauf ändern sie einmal den Aufsatz und schießen dann mit der neuen, ebenfalls für die einzelnen Geschütze vorher bestimmten Entfernung weiter (Schlußentfernung).

Weiter erfordert die Aufstellung der zur T. B.-Abwehr bestimmten Geschütze die größte Aufmerksamkeit. Vor allem muß ihnen eine hinreichende Übersicht gesichert sein; sie dürfen daher nie in Pforten stehen. Eine zweckmäßige Antitorpedobootsarmierung würde bestehen aus:

sechzehn 12 Pfündern,
zehn 3 Pfündern,
zehn 1 Pfündern (automatisch) in möglichst hoher Aufstellung (Bootsdeck, Oberdeck, Marsen).

V.

Positionsstrategie.

In diesem Abschnitt entwickelt der Verfasser seine Ansicht über die Mittel, durch welche die Blockadestrategie in einem modernen Seekriege zu ersetzen wäre, er bringt dieselben zur Darstellung, indem er die Aufstellung der englischen Streitkräfte, wie sie zu Beginn eines Krieges gegen Frankreich und Rußland nach seiner Ansicht zu erfolgen hätte, einer eingehenden Betrachtung unterzieht.

Die Positionsstrategie besteht darin, daß die Flotte eine strategische Position einnimmt, die möglichst annähernd folgenden Bedingungen entspricht:

1. Sie muß den voraussichtlichen Kurs des Gegners beherrschen;
2. sie darf nicht zu nahe feindlichen Torpedobootsstationen liegen;
3. sie muß so nahe an einer verläßlichen Telegraphenstation liegen, daß die Verbindung durch F. T.-Kette leicht hergestellt werden kann.

Das Linienschiffsgros hält sich in einer Zentralstellung auf; die Kurse, welche das Gros von dieser Stellung aus voraussichtlich laufen wird, falls der Gegner nach erfolgtem Ausbruch gewisse Kurse einschlägt, sind vorher festzustellen und Sammelplätze auf diesen Kurslinien zu bestimmen, um Kreuzern und detachierten Schiffen das Sammeln bei der Flotte zu erleichtern.

Die Wahl der Position ist abhängig

a) von der Zahl und Aufstellung der feindlichen Streitkräfte;
b) von den Absichten und Zielen des Gegners.

Der Verfasser führt für verschiedene Kriegslagen in der Nordsee, dem Kanal, Atlantik und Mittelmeer eine Zahl solcher strategischer Positionen an, von denen zur Erläuterung einige hier wiedergegeben seien:

Position: 49 ° N. Br. und 10 ° W. Lg. beherrscht die Handelsstraße und die Kanaleinfahrt; geeignet für eine Flotte, die einem vom Atlantik kommenden oder in Brest befindlichen Gegner entgegenzutreten hat.

Position: 85 Seemeilen Süd von Port Mahon ist der strategische Mittelpunkt zwischen Gibraltar, Toulon und Malta; geeignet für den Fall, daß es zweifelhaft ist, ob die Toulonflotte nach Osten oder Westen gehen wird.

Die Strategie, deren Absicht es ist, dem Gegner überall überlegene Streitkräfte gegenüberzustellen (counter strategy), ist in erster Linie auf einer genauen Kenntnis der Aufstellung der feindlichen Streitkräfte basiert. Um über diesen Punkt möglichst zuverlässige Nachrichten zu erhalten, muß man daher die Nachrichtenübermittlung durch Agenten, die bisher sehr im argen liegt, sorgfältig organisieren. Agenten sind zu stationieren in Schiffahrtszentren; an Landspitzen und Meerengen (Ceuta, Kap Spartivento, Kap Passaro, Kap Matapan usw.), sowie in Häfen, die vom Gegner voraussichtlich zum Kohlen benutzt werden (Tanger, Navarino, Sudabai u. a.).

Um ferner möglichst oft und schnell Nachrichten über die Bewegungen des Gegners zu erhalten, muß zu Beginn eines Krieges englischen und neutralen Schiffsführern bekannt gegeben werden, daß für Nachrichten über den Gegner je nach ihrer Wichtigkeit Prämien von 5 bis 500 Pfd. Sterl. gezahlt werden.

Plan für einen Krieg Englands gegen Frankreich und Rußland.

Um den Darlegungen über die Positionsstrategie bestimmte Zahlen zugrunde legen zu können, wählt der Verfasser einen Krieg Englands gegen Frankreich und Rußland als Hintergrund für dieselben.

Den Kriegsplan, den er aufzustellen beabsichtigt, teilt Dewar ein in

a) die Übersicht über die beiderseitigen Streitkräfte;
b) die Übersicht über die Verteilung derselben;
c) die Betrachtung der voraussichtlichen strategischen Bewegungen zu Beginn des Krieges.

A. Übersicht über die Streitkräfte.

Von den Seestreitkräften der beteiligten Mächte, und zwar sowohl von den vorhandenen (Dezember 1903), als auch von den innerhalb von 2 Jahren fertigzustellenden, wird eine ins einzelne gehende Zusammenstellung gegeben; von der hier nur die folgende Tabelle Platz finden möge:

Dezember 1903.

	L.1	L.2	L.3	P.K.	K.1	K.2	K.3	T.K.	T.Z.	T.B.	U.B.
England . . .	30	10	7	25	21	50	22	25	111	77	5
Frankreich . .	11	6	13	15	2	22	19	15	23	185	26
Rußland . . .	9	9	6	7	7	3	—	9	46	82	—
Frankreich-Rußland	20	15	19	22	9	25	19	24	69	267	26

Dezember 1904.

England . . .	33	10	7	29	21	52	22	25	124	83	9
Frankreich . .	11	6	13	19	2	22	19	15	30	201	37
Rußland . . .	12	9	6	7	7	3	—	9	52	90	—
Frankreich-Rußland	23	15	19	26	9	25	19	24	82	291	37

Der Verwendung der Streitkräfte in dem Kriegsplan wird die Dislokation derselben am Ende des Jahres 1903 zugrunde gelegt.

Den Linienschiffen werden, um einen bequemen Vergleich des Gefechtswertes der einzelnen Flotten zu ermöglichen, Wertzahlen beigelegt:

4 Punkte: Gute Armierung; alle Kanonen geschützt; guter Gürtelpanzer; mindestens 16 Seemeilen; z. B. „Duncan", „Majestic", „Canopus", „Suffren", „Retwisan".

3 Punkte: Alle Kanonen geschützt, aber ältere oder seitlich nicht genügend geschützte Schiffe, z. B. „Royal Sovereign", „Jéna", „Brennus", „Rostislav".

2 Punkte: Ältere, ungenügende Armierung; nicht hinreichender Schutz oder unzureichende Geschwindigkeit; z. B. „Nile", „Henri IV.", „Navarin".

1 Punkt: Veraltete oder Küstenverteidigungsschiffe, z. B. „Admiral"-Klasse, „Hoche", „Otchakoff".

Auch gänzlich veraltete Schiffe werden für beide Parteien in Rechnung gezogen.

B. Übersicht über die Verteilung der Streitkräfte.

Grundzüge der Verteilung. 1. Jeder Flotte des Gegners ist eine überlegene Streitmacht gegenüberzustellen (Antiflotte).

2. Die Antiflotten werden in strategischen Positionen, entsprechend der Verteilung der feindlichen Streitkräfte aufgestellt.

3. Die feindlichen Kriegshäfen werden durch Kreuzer beobachtet (Beobachtungsgeschwader).

4. Jedem heimischen Kriegshafen wird eine Flottille von T. B. zur Verteidigung zugeteilt.

5. Eine aus Kreuzern und T. Z. bestehende Abteilung wird in Malta und Gibraltar zur Bewachung der Meerengen stationiert.

6. Ein K.$_2$ und ein K.$_3$ werden den Hauptkriegshäfen zugeteilt, um F. T.-Ketten vor dem Hafen zu legen und so ein Einlaufen der Schiffe in denselben zur Nachrichtenübermittlung oder zum Abholen von Nachrichten unnötig zu machen.

7. Eine Abteilung von ein K.$_3$, zwei T. K. und zwölf T. Z. wird in Malta und Gibraltar stationiert, um die nordafrikanischen T. B.-Stationen zu blockieren, wenn die Flotte dieselben auf dem Marsche passieren muß.

8. Die Haupthandelswege entlang patrouillieren Handelsschutzgeschwader, die aus den nicht europäischen Geschwadern gebildet werden.

Die Kriegsgliederung und Stärke der beiderseitigen europäischen Streitkräfte ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

	L.$_1$	L.$_2$	L.$_3$	P. K.*)	K.$_1$	K.$_2$	K.$_3$	T. Z.
Baltische Flotte (Rußland) . . .	—	2	5	3 b	1	2	—	—
Anti-Baltische Flotte	2	2	—	—	1	2	—	—
Baltisches Beobachtungsgeschwader .	—	—	—	1	1	1	1	—
Brest-Flotte (Frankreich)	2	3	7	6a 2 b	1	10	—	—
Anti-Brest-Flotte	7	—	—	2	2	4	2	4
Brest-Beobachtungsgeschwader . . .	—	—	—	3	—	4	2	8
Toulon-Flotte (Frankreich)	9	3	5	3a 3b	1	5	—	—
Anti-Toulon-Flotte	12	—	—	2	1	4	2	6
Toulon-Beobachtungsgeschwader . .	—	—	—	2	1	2	2	6
Schwarze Meer-Flotte	1	7	1	1a	—	—	—	—
Anti-Schwarze Meer-Flotte . . .	5	—	—	1	1	2	—	4
Schwarze Meer-Beobachtungsgeschwader	—	—	—	2	—	2	2	10
Reserve (englisch)	—	7	7	1	4	5	5	9

*) a = modern, b = veraltet.

Digitized by Google

Ein Vergleich der Linienschiffe der einzelnen Flotten ergibt folgendes:

Flotte	L.1	L.2	L.3	Wert nach Punkten	Geschwindigkeit
Baltische (Ba.-) Flotte	—	2	5	9	13 Sm
Anti-Baltische (Anti-Ba.-) Flotte	2	2	—	14	15 Sm
Brest-(Br.-) Flotte	2	3	7	20	14 Sm
Anti-Brest- (Anti-Br.-) Flotte	7	—	—	28	15 Sm
Toulon- (T.-) Flotte	9	3	5	38	für L.1: 15,5 Sm
Anti-Toulon- (Anti-T.-) Flotte	12	—	—	48	16,5 Sm
Schwarze Meer- (S.-) Flotte	1	7	1	19	14 Sm
Anti-Schwarze Meer- (Anti-S.-) Flotte . .	5	—	—	18	16 Sm

Bei einer Gegenüberstellung der schweren und mittleren Artillerie der einzelnen Flotten kommt Dewar zu dem Schluß, daß der Vergleich infolge der großen Zahl langsam feuernder schwerer Geschütze des Gegners scheinbar nicht zugunsten der englischen Flotte ausfällt. Er hält jedoch diesen Nachteil für völlig ausgeglichen, einmal dadurch, daß die englischen modernen 12 Zöller wenigstens doppelt so große Feuergeschwindigkeit besitzen wie die alten schweren Geschütze des Gegners, anderseits dadurch, daß ein Teil der schweren Geschütze des Feindes sich an Bord von gänzlich veralteten, kaum noch seefähigen Schiffen befindet.

Die Tätigkeit der Kreuzer erstreckt sich auf:

1. Beobachtung der feindlichen Flotte und Kriegshäfen (Beobachtungsgeschwader; diese unterstehen den Antiflotten, die dem betreffenden Hafen gegenüberstehen);
2. Dienst bei der Flotte (Aufklärungsgeschwader);
3. Dienst bei den Kriegshäfen und Stützpunkten:
   a) Bewachung von Straßen, z. B. Gibraltar, Malta;
   b) F. T.-Ketten, innerhalb 120 Seemeilen vom Stützpunkt;
   c) als Führer von T. Z.-Divisionen bei Unternehmungen gegen feindliche T. B.-Stationen;
   d) als Führer von T. B.-Divisionen bei der Hafenverteidigung;
4. Handelsschutz: Abpatrouillieren der Handelswege.

Die beiden ersten Dienstzweige gehen den beiden letzteren vor.

Eine Verteidigung der Hauptkriegshäfen und Stützpunkte durch T. B. ist erforderlich, damit die Flotte sich unbehindert ihrer Hauptaufgabe, der Vernichtung der feindlichen Geschwader, widmen kann.

Nach Ansicht des Verfassers fehlen an der für die Verteidigung der Häfen notwendigen Zahl von T. B. noch 83 Boote.

C. Die voraussichtlichen strategischen Bewegungen des Gegners zu Beginn des Krieges.

Es werden zunächst die Bewegungen betrachtet, welche die vier feindlichen Hauptflotten unter Berücksichtigung ihres Kohlenvorrates und der Notwendigkeit, nach einer gewissen Zeit in einem Hafen*) kohlen zu müssen, zu Beginn des Krieges voraussichtlich ausführen können; im Anschluß daran wird untersucht, welches dementsprechend die günstigsten Positionen für die englischen Streitkräfte sein werden.

Die Toulonflotte kann gehen

a) nach dem östlichen Mittelmeer, zur Vereinigung mit der S.-Flotte; mögliche Rendezvousplätze sind der Golf von Sidra, der Süden von Griechenland, das Ägäische Meer (am günstigsten), die Levante;

b) nach Westen, zur Vereinigung mit der Br.-Flotte, in welchem Falle als Rendezvousplätze in Betracht kämen:

die nordafrikanische Küste bei Oran,
die atlantisch-afrikanische Küste,
die atlantischen Inseln (sehr große Entfernung),
verabredete Punkte im Atlantik;

} Innerhalb des Aktionsradius der Br.- und T.-Flotte, welch letztere vor der Vereinigung in Oran kohlen könnte;

c) sie kann in Toulon verbleiben, während die Kreuzer den feindlichen Handel angreifen und T. B. die englische Flotte zu schädigen suchen.

Die Brestflotte kann gehen

a) nach dem Atlantik, zur Vereinigung mit der T.-Flotte;

b) nach dem Mittelmeer, desgleichen;

c) sie kann in Brest bleiben.

Die Baltische Flotte kann gehen

a) nach Cherbourg über Dover (1465 Seemeilen);

b) nach Brest über Schottland (2090 Seemeilen);

c) sie kann in der Ostsee bleiben, was das Wahrscheinlichste, da diese Flotte zu unmodern ist, um einen wesentlichen Kraftzuwachs für die Br.-Flotte zu bedeuten.

Die Schwarze Meer-Flotte kann gehen

a) nach dem östlichen Mittelmeer, zur Vereinigung mit der T.-Flotte, welche am zweckmäßigsten im Ägäischen Meer angestrebt würde, da die S.-Flotte zu schwach an Kreuzern ist, als daß sie es wagen könnte, weiter nach Westen vorzugehen;

b) nach dem westlichen Mittelmeer, zur Vereinigung mit der T.-Flotte; in diesem Falle würde ihr erster Kohlenhafen Bizerta sein; um diesen mit Sicherheit zu erreichen, müßte sie vorher im Ägäischen Meer kohlen, was bald bekannt werden und ihr Auffinden erleichtern würde.

Die Gegenbewegungen.

Die Anti-Brestflotte kann die Position: 49° N. Br. 7° 30′ W. Lg. oder 43° N. Br. 12° W. Lg., 120 Seemeilen West von Finisterre oder schließlich 40 See-

*) Die Möglichkeit, aus mitgeführten Dampfern auf See zu kohlen, wird dabei außer Betracht gelassen.

Digitized by Google

meilen Süd von Kap St. Vincent unter gleichzeitiger Beobachtung von Brest durch Kreuzer einnehmen.

Die Anti-Baltische Flotte könnte sich mit der Anti-Br.-Flotte vereinigen oder in Portland bleiben; ein Kreuzer-Beobachtungsgeschwader und eine starke T. B.-Streitmacht müßte in Dover stationiert werden.

Die Hauptaufmerksamkeit muß der Hauptflotte des Gegners, der T.-Flotte, zugewandt werden.

Die Handelsroute durch das Mittelmeer muß zu Beginn eines englisch-französisch-russischen Krieges von England völlig aufgegeben und der Handel um das Kap geleitet werden. Dakkar muß aus diesem Grunde bewacht werden; die Schiffsführer sind über die voraussichtlich durch Handelszerstörer gefährdeten Gegenden sorgfältig zu unterrichten.

Die Gegenmaßregeln der Anti-T.-Flotte könnten bestehen in

a) der Blockade von Toulon;

b) dem Einnehmen einer strategischen Position im westlichen Mittelmeer, oder

c) in Anlehnung an Malta, um die Vereinigung der T.- und S.-Flotte zu verhindern, oder schließlich

d) in Anlehnung an Gibraltar, um einer Vereinigung der T.- und B.-Flotte zuvorzukommen.

Zu a) Die Blockade von Toulon ohne provisorischen Stützpunkt in den Balearen ist zu gefährlich und in einem modernen Seekriege unzweckmäßig, da sie eine zu große Zahl von Streitkräften erfordert.

Zu b) Die Aufstellung des Gros im westlichen Mittelmeer — 85 Seemeilen Süd von Port Mahon —, unter gleichzeitiger Beobachtung von Toulon durch Kreuzer, hat erhebliche Nachteile:

1. Die Position ist zu weit von Gibraltar und Malta entfernt; würde sie näher an diese Stützpunkte gerückt, so würde die Entfernung von Toulon zu groß; läge das Gros näher an Toulon, so würde es T. B.-Angriffen zu sehr ausgesetzt sein.

2. Die Verbindungslinie nach den Stützpunkten ist durch mehrere T. B.-Stationen flankiert; auch die Nachrichtenübermittlung wird dadurch stark gefährdet.

3. Die große Zahl der französischen T. B.- und U. B.-Stationen bedroht das Gros in dieser Position außerordentlich. Frankreich ist bestrebt, durch Verstärkung dieser Stationen die Operationen feindlicher Flotten in dem Rayon Toulon — Korsika — Algier — Bizerta immer mehr zu erschweren. Es würde zwar möglich sein, die afrikanischen T. B.-Stationen zwei oder drei Nächte zu blockieren, nicht aber für längere Zeit, wie es bei der Aufstellung des Gros im westlichen Mittelmeer nötig sein würde. Diese Position ist daher zu verwerfen.

Zu c) Die Anti-T.-Flotte könnte eine Position etwa 50 Seemeilen östlich von Malta einnehmen; die T.-Flotte wird durch Kreuzer beobachtet; die leichten Streitkräfte in Malta bewachen den Maltakanal. Die Anti-S.-Flotte kooperiert mit der Anti-T.-Flotte, sie steht etwa 300 Seemeilen östlich von Malta; das Beobachtungsgeschwader derselben steht im Ägäischen Meer. Diese Aufstellung — Malta Main Fleet Policy — würde nur zu rechtfertigen sein, wenn es sicher feststände, daß die T.-Flotte nach Osten zu gehen beabsichtigt. Gegen dieselbe sprechen verschiedene Gründe:

Digitized by Google

1. Die T.-Flotte kann nach Westen gehen und nach ihrer Vereinigung mit der Br.-Flotte die Anti-Br.-Flotte schlagen, falls diese der Br.-Flotte gefolgt ist. Würde die Anti-Br.-Flotte sich hingegen auf Plymouth zurückziehen, so würde der Kanal für längere Zeit als eine Woche von den ersteren beiden beherrscht werden, wenngleich die vereinigte Anti-Br.- und Anti-Ba.-Flotte noch eine achtunggebietende Streitmacht ausmachen.

2. Malta ist als Basis für eine Flotte von 17 Linienschiffen nicht besonders geeignet, zumal es keine genügenden eigenen Hilfsmittel besitzt.

3. Die Verbindungslinien nach Malta sind durch Bizerta und durch T. B.-Stationen flankiert.

Zu d) Die Anti-T.-Flotte werde westlich von Gibraltar stationiert, unter gleichzeitiger Beobachtung von Toulon durch Kreuzer. Die leichten Streitkräfte in Gibraltar bewachen die Meerenge. Die Vorteile dieser Position liegen darin, daß sie das Abfangen feindlicher Flotten erheblich erleichtert und der Weg nach England kürzer und nicht so exponiert ist wie der nach Malta.

Als Nachteil kommt in Frage, daß Malta und Ägypten ungeschützt bleiben. Durch ein Bombardement von Malta würde aber wenig gewonnen; im Falle eines planmäßigen Angriffes auf Ägypten, der jedoch bei Anwesenheit so starker englischer Streitkräfte im Mittelmeer äußerst riskant und unwahrscheinlich ist, würde die Anti-T.-Flotte nach Osten gehen, während die afrikanischen T. B.-Stationen gleichzeitig durch die in Malta und Gibraltar stationierten T. Z. blockiert würden. Wird die Anti-T.-Flotte bei Gibraltar stationiert, so würde in Malta nur ein Beobachtungsgeschwader zurückgelassen werden. Die Anti-S.-Flotte wird zweckmäßig ebenfalls nahe Gibraltar aufgestellt, um mit der Anti-T.-Flotte zu kooperieren. Dies ist vorteilhafter, als sie in Malta zu lassen, wo sie zwar als „Fleet in being" einen Angriff auf Ägypten möglicherweise verhindern würde, wo sie sich aber im übrigen doch passiv verhalten müßte.

Hinsichtlich der Kriegführung in Ostasien wird bemerkt, daß exzentrische Operationen, d. h. die Entsendung von Streitkräften vom tatsächlichen Hauptkriegsschauplatz, zu vermeiden sind. Doch nötigt das englisch-japanische Bündnis England infolge der Konzentration von Seestreitkräften in Ostasien seitens Rußlands*) dort ebenfalls eine starke Streitmacht in Dienst zu halten.

Die Verteilung der englischen Streitkräfte in Europa, welche der Verfasser auf Grund der vorstehenden Betrachtungen endgültig empfiehlt, ist folgende:

Anti-Toulonflotte: 30 Seemeilen West von Gibraltar; Beobachtungsgeschwader vor Toulon; sollten auch K_3 und T. Z. hierzu verwandt werden, wäre ein provisorischer Stützpunkt in den Balearen oder Sardinien nötig.

Anti-Schwarze Meer-Flotte: kooperiert innerhalb 20 Seemeilen mit der Anti-T.-Flotte; Beobachtungsgeschwader im Ägäischen Meer.

Anti-Brestflotte: in Position 49° N. Br. 7° 30′ W. Lg. oder 49° N. Br. 10° W. Lg.; stützt sich auf Plymouth; Beobachtungsgeschwader vor Brest.

Anti-Baltische Flotte: in Plymouth; kooperiert mit der Anti-Br.-Flotte; Beobachtungsgeschwader in der Nordsee.

*) Ende 1903 geschrieben.

Digitized by Google

Dazu kommen die obenerwähnten leichten Streitkräfte zur Küstenverteidigung, Bewachung von Kanälen, Abschließung von T. B.-Stationen und für den Schutz der Handelswege.

Würde die Anti-Br.-Flotte sich bei Gibraltar mit der Anti-T.- und Anti-S.-Flotte vereinigen, so ergäbe sich daraus eine Flotte von 24 L.1. Eine solche Streitmacht würde die Tätigkeit der feindlichen Flotten sowohl im Atlantik als auch im Mittelmeer lahmlegen; sie müßte jedoch so stationiert werden, daß sie der Gefahr, von T. B. angegriffen zu werden, möglichst wenig ausgesetzt ist. Die einzelnen Flotten (Anti-T.-, Anti-Br.-Flotte usw.) dürfen nur so groß sein, daß sie von einem Befehlshaber geleitet werden können; den Fähigkeiten eines jeden dieser Flottenchefs muß in weitestem Maße freier Spielraum gelassen werden.

Blockaden sind in den vorstehenden Plan nicht mit aufgenommen, da sie nicht genügenden Erfolg versprechen; die erste stürmische Nacht wird dem Blockierten gestatten, ungesehen zu entkommen.

Zusammenfassung.

Die Antwort auf die zur Diskussion gestellte Frage wird von Dewar dahin zusammengefaßt, daß die Blockade in heutiger Zeit zu verwerfen ist, daß vielmehr

1. den Hauptflotten des Gegners überlegene Flotten von möglichst gleichartiger Zusammensetzung entgegenzustellen sind — Antiflotten —;

2. beim Ausbruch des Krieges diese Antiflotten in strategischen Positionen, entsprechend der Dislokation der feindlichen Streitkräfte, aufzustellen sind; diese Positionen müssen die vom Gegner voraussichtlich zu wählende Marschroute beherrschen; innerhalb 150 Seemeilen von einem Stützpunkte, innerhalb 150 Seemeilen von einem zentralen Kabel, nicht zu nahe feindlichen T. B.-Stationen liegen.

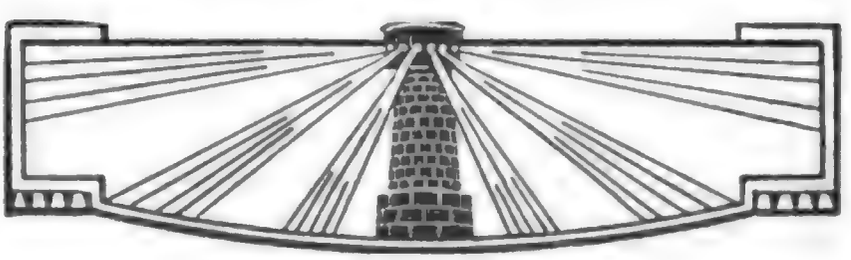
Auf einen Stützpunkt basierte Strategie.

Die auf einen Stützpunkt basierte Strategie besteht darin, daß man die Flotte in oder nahe bei einem Stützpunkte aufstellt, wo sie eine Gelegenheit zum Schlagen abwartet.

Vorteile: Die Flotte hat stets volle Bunker; sie kann alle Schäden leicht reparieren; Nachrichten von der Zentrale erreichen sie ohne Verzug.

Diese Strategie kommt jedoch nicht in Frage für eine Seemacht, welche die Seeherrschaft zu erringen und aufrechtzuerhalten gedenkt.

(Schluß folgt.)



Digitized by Google

Idealismus und Mannschaftserziehung.

Wie der Banause zwischen Theorie und Praxis einen tiefen Abgrund sieht und ihn nicht überbrücken kann, weil er die eine nicht versteht und darum mißachtet, weil für die andere seine fünf Sinne gerade genug sind, so sind ihm auch Idealismus und Realismus schon von den ersten Schulaufsätzen her schroffe Gegensätze, deren inniger Zusammenhang ihm ein ewiges Rätsel bleibt.

Das Wort „Idealismus" ist ein so abgegriffenes und fadenscheiniges, weil es bei festlichen Gelegenheiten und in Momenten, wo Begriffe fehlen, so häufig verwendet wird, daß oft die Minderbegabung mit Idealismus entschuldigt oder untätige Träumerei damit bezeichnet wird.

Was ist es denn mit dem deutschen Idealismus, der wie Paukenton in mancher Festesrede tönt? Wenn er nichts zuwege bringt, was sich sehen läßt, so können wir ihn nicht brauchen, — wenn er nur ein Wort ist ohne Taten.

Aber er soll doch jener Funke ewigen Feuers sein, ohne den auch das prosaischste Geschäft nicht gedeihen kann.

Als eines von jenen prosaischen Geschäften gilt vielfach die Rekrutenausbildung. Da sich die jüngsten Offiziere damit befassen müssen und der Tag voll und ganz in Anspruch genommen ist, wird eine gewisse Voreingenommenheit schon deswegen erklärlich. Viele halten es auch für ein interessanteres Geschäft, eine schöne Winterarbeit über die Cirruswolken im Indischen Ozean oder entlegene Kolonien einer fremden Macht zu schreiben, als siebzig junge Menschen zu erziehen oder ein gutes Instruktionsbuch zu verfassen.

Der Dienst im Heere ist eine Schule des ganzen Volkes, in der die Rekrutenausbildung die wichtigste Zeit darstellt, — das ist ein alter und so allgemein anerkannter Satz, wie er hoffentlich immer wahr bleibt. Ob auch die Marine in gleicher Weise eine Schule genannt werden kann, da in ihr an Stelle des gleichmäßigen, erziehenden Dienstes so oft die harte Arbeit treten muß, läßt sich nicht ohne weiteres entscheiden. Sicher aber ist es eine große Aufgabe, in die schwere und immer größere Rüstung einer Flotte hineinzuwachsen und gleichzeitig in stets wechselnden und stets erweiterten Verhältnissen den ruhigen Fortgang und die hohen Ziele der Mannschaftserziehung im Auge zu behalten.

In der Entwicklung der maßgeblichen Ansichten über Mannschaftserziehung von Gneisenau, Clausewitz bis zu Blume und anderen ist ein Wandel bemerkbar, wie er sich aus dem veränderten Zeitgeist erklären läßt. Während früher mehr der kriegerische Geist der Truppe den Brennpunkt der Erwägungen bildete, haben es andere Fechtweisen, andere Erwerbsverhältnisse des Volkes, verändertes Menschenmaterial zuwege gebracht, daß heute die Erziehung des einzelnen zu einem guten, selbständig denkenden Soldaten und zu einem anständigen Charakter in den Vordergrund der Betrachtungen gestellt wird.

Allerdings hat auch schon Gneisenau über Volkserziehung im allgemeinen gesagt: „Man hat seither alles aufgeboten, um den Menschen finanzistisch und für

alle Zwecke der Staatsmaschine nützlich auszubilden, aber bei weitem weniger, um ihn frei, edel und selbständig zu machen, als den, der sich fühlt, auch ein Teil des Ganzen zu sein und für sich selbst eine Würde zu haben, damit der Genius, der in jeder Brust wohnt, sich mit aufstrebenden Flügeln über die lähmenden Verhältnisse zu erheben vermag. Das hat die nationale Erziehung sich zum Ziele zu setzen, sie muß in erster Linie auf den Willen abzielen, ihn beleben, kräftigen und wirksam machen."

Es soll im folgenden versucht werden, den Mitteln, Werten und Gesichtspunkten nachzuspüren, wie sie in der Gegenwart immer mehr und bewußter für die Volkserziehung während der Militärzeit von Bedeutung werden. Vorher muß sich aber der Blick auf das Personal wenden, mit dem wir zu rechnen haben.

Rekruten.

Das junge Blut, das heute zu den Fahnen tritt, zeigt im allgemeinen ganz bedeutende Unterschiede der körperlichen und geistigen Veranlagung und ist sehr verschieden zur Erreichung der Ausbildungsziele befähigt.

Unleugbar hat sich nämlich mit dem großen Umschwung im Erwerbsleben unseres Volkes eine bedeutende Veränderung unseres Ersatzes in den letzten Jahrzehnten vollzogen. Mit der Vergrößerung der Marine finden wir immer weniger Seeleute von Beruf unter der Besatzung, während die Zahl der Industriearbeiter eine immer größere wird. Ob dieser Umstand so sehr zu bedauern ist, bleibt indes eine offene Frage. Denn die seemännischen Anforderungen, die an den einzelnen herantreten, werden durch die Entwicklung des schwimmenden Materials fraglos immer geringer, ferner findet man bei dem Industriearbeiter ein Mehr von Intelligenz, Auffassungsvermögen, was allerdings beim Seemann, beim Bauern durch größere Ruhe, Zuverlässigkeit und Gesundheit aufgewogen wird.

Auf den Industriearbeiter haben meist nicht zum Vorteil die Einflüsse der Großstadt eingewirkt, er bringt häufig nervöse Anlagen mit; was er an Verstand gewann, verlor er an Vernunft, wenn man darunter die Harmonie der Affekte versteht. Er hat wenig Umgang mit der freien Natur gehabt, so sind seine Vorstellungen von organischen Werdegängen getrübt, sein Inneres mangelt der Einsicht des natürlichen Zusammenhangs von Ursache und Wirkung, und hierin sind ihm Landmann und Seemann über. So ist es auch vor allem der Mangel an Zwiesprache mit der freien Natur, wodurch der heutige Arbeiter so leicht der dummsten Verhetzung anheimfällt.

Schon äußerlich erkennt man mühelos, wer unter den Rekruten vom gesunden Holz der treuen, deutschen Eiche ist, und wer schädlichen Einflüssen ausgesetzt gewesen ist: Hier ein gesunder, heller Blick, dort häufig nervöse Verdrossenheit. Dumme und Kluge, Stumpfe und Geweckte, Fröhliche und Verdrossene kommen, um die Waffe führen zu lernen, um sich körperlich und geistig für das bürgerliche Leben zu stärken, und was sich auch der Vorgesetzte besser wünschen mag, so wohnt doch in diesem jungen Blut eine Begeisterungsfähigkeit, eine Hoffnungsfreudigkeit, eine Frische des Herzens und Gehirnes, eine Schlichtheit der Empfindungen, die kennen zu lernen allen Nörglern nur empfohlen werden kann.

Die Aufgabe längst vergangener Zeiten ist es gewesen, den Mittelstand zur Verwaltung des Staates heranzubilden. Inzwischen sind auch die untersten Schichten

des Volkes hierzu herangezogen worden. Sie dieser großen Aufgabe und der Waffenführung gewachsen zu machen setzt nun bei den Rekruten die Militärzeit ein, die sogenannte Schulzeit des ganzen Volkes.

Ausbildungspersonal.

Über nichts wird gegenwärtig in der Marine so viel geklagt als über den Mangel an tüchtigen Unteroffizieren. Der Hauptgrund hierfür liegt in der notwendigen Verjüngung des Personals und in der wechselvollen Erweiterung der Verhältnisse. Es gibt auch kaum ein schwereres, allerdings auch kein schöneres Amt als das des militärischen Vorgesetzten.

Er soll allen Kreisen ein Vorbild an körperlicher und geistiger Frische sein, er darf unbeschadet einer lauten, unberufenen Öffentlichkeit, die ihm sein Amt unbewußt erschwert, ohne Streben nach Geld und Gut, begeistert für Einfachheit, Recht und Sitte, getreu den Überlieferungen des alten Schwertadels, in aller Stille daran arbeiten, die idealen Güter der Nation zu erhalten.

Im Bordleben ergeben sich für den Vorgesetzten besonders schwierige Umstände, da in dem engen Zusammensein den Untergebenen auch die geringste menschliche Schwäche vor Augen tritt.

Für alle Mühen aber lohnt die Freude, im Kriege das Schwert führen zu dürfen und im Frieden die besten Söhne des Landes in ihrem entwicklungsfähigsten Alter in der Hand zu haben. Jeder löst seine Aufgabe nach seinen Fähigkeiten und Erfahrungen.

Dort steht der ruhige, gleichmäßige Vorgesetzte, er hat harte Arbeit hinter sich und weiß ihren Wert zu schätzen, er hat schon — sei es im einsamen Tropenkommando oder auf mancher schweren Wache unter rauhem Himmel — sich selbst und seinen Leuten bis auf den Grund des Herzens gesehen — und was er fand, war gut. Er ist gerecht, streng und sicher so wohlwollend wie jener Leichterregbare, der bald in scharfen Ausbrüchen ein Opfer des eigenen Zornes wird, bald vergeblich nach Möglichkeiten sucht, seinen Untergebenen voll Liebe alles zu opfern.

Dort steht auch der Enttäuschte, er erhoffte ein anderes Kommando, und ihm fällt es schwer, mit der rechten Freudigkeit seinen Dienst zu tun, aber er vergißt seinen Kummer, sobald er sich mit Eifer den kleinen Fragen des Tages widmet, und er fühlt sich glücklicher als der Zukunftssucher, der im Geiste schon im nächsten Kommando weilt. Denn diesem hat der häufige Kommandowechsel die Freude am dauernden Wirkungskreise geraubt, und er sucht voll innerer Unruhe beständig nach farbenprächtiger Abwechselung. So übersieht er leicht das einzelne Individuum in der Schar der ihm anvertrauten Leute.

Da ist auch der sogenannte Theoretiker, dem es nie vergönnt war, in der Praxis ungestraft Fehler zu machen. So hat er sich darin nie heimisch fühlen können. Er wirft sich mit desto größerem Fleiß und mehr Sorgfalt auf seine dienstlichen Aufgaben. Er weiß, daß ohne die Beherrschung der Details kein dauerndes Glück erblühen kann. Er erzieht seine Untergebenen zur peinlichsten Genauigkeit, er gilt als Pedant; wer aber aus seinen Händen kommt, preist später, bei ihm viel gelernt zu haben.

Weniger Freude an der Detailerziehung findet der überlegene Geist, der viel

Digitized by Google

Veranlagung hat, über schwierigen Aufgaben mit großer Umsicht zu „schweben", der mit Diplomatie seine Untergebenen zu verwenden versteht, ohne Personal, Material und sich selbst zu überanstrengen.

Seine Erziehung wird nicht von nachhaltiger, aber von besserer Wirkung sein als die eines Vorgesetzten, der selbst bei den geringfügigsten dienstlichen Verrichtungen denkt: „Ohne mich geht's nicht!" Dieser raubt seinen Untergebenen die Ruhe und die Freude am Dienst.

Es gibt gerade in der Marine für den Untergebenen nichts so Niederschmetterndes, als beständig beaufsichtigt und korrigiert zu werden. Die Bordverhältnisse sind an sich so eng, daß bei jeder eingeschifften Person das Bedürfnis nach freier Tätigkeit doppelt vorhanden ist. So verkümmert bei vielen das eigene Denken, das innere Feuer, wenn ihrem Drang nach Selbständigkeit zu enge Grenzen gezogen werden. Das notwendige Streben nach Dezentralisation auf einem modernen Schiff empfiehlt auch durchaus eine systematische Erziehung zur Selbständigkeit.

Eine ernstere Enttäuschung als die obenerwähnte hat erlebt, wer sich mehrfach in seinen Untergebenen getäuscht hat. Er hat ihnen anfangs zuviel Gedanken, Empfindungen, Ehrgefühl zugetraut und ist durch schlechte Erfahrungen dahin gebracht worden, seine Untergebenen alle für minderwertig zu halten. Das rächt sich nach dem Satz, daß der Mensch so gut ist, wie man ihn hält. Hat der Untergebene erst das Gefühl, daß von ihm kein hochgespanntes Ehrgefühl erwartet wird, so sinkt das Niveau seiner Gedanken, und seine Leistungen lassen bedenklich nach.

Die Gefahr, zu sehr auf die Gedanken und Empfindungen seiner Untergebenen einzugehen, ist für den Vorgesetzten eine ebenso große.

Der Mensch, der nach dem Grundsatz verfährt „Tout comprendre, c'est tout pardonner" ist zum Schaden der Gesamtleistung keine seltene Erscheinung. Im Hinblick auf die Größe der gestellten Aufgabe und den Wert der Strenge in der Menschenerziehung sind allzu zartfühlende Gedanken eines Vorgesetzten, der statt des engen Zusammenhangs womöglich eine soziale Kluft zwischen sich und seinen Untergebenen wahrnimmt, nie von Nutzen gewesen. Er erzieht das Personal auf seine Person und nicht auf die Sache und erschwert dem Nachfolger sein Amt. Er wird stets dazu neigen, auf Äußerlichkeiten zu verzichten, zwecklos Worte über das „Warum" seiner Anordnungen zu verlieren und nichts erreichen gegenüber dem Mann der Tat: dieser ist nicht behindert durch Überlegungen, die weder den Untergebenen erziehen, noch die Ausbildung fördern können. Er faßt alle Gelegenheiten der energischen Erziehung beim Schopf, sein Leben ist Handlung. Er beweist den Erfolg und die große Gewalt der Vorzüge, die alle Menschen besitzen könnten: Pünktlichkeit, persönliche Aufmerksamkeit, Mut und Gründlichkeit.

Unteroffiziere an Bord.

Es mag an dieser Stelle als ein starkes Bedürfnis empfunden werden, für unsere Unteroffiziere an Bord ein Wort einzulegen, da deren Aufgabe unter den gegenwärtigen, wechselreichen Verhältnissen eine besonders schwierige zu sein scheint, umsomehr, als sich Untergebene wohl sonst kaum in so verschiedenartige Verhältnisse hineinfinden und so häufig mit anderen Vorgesetzten einrichten müssen.

Die heute von Jahr zu Jahr erfolgreicheren und zielbewußteren Bestrebungen der Jugenderziehung zur Wehrfähigkeit, die trotz Fichte lange Zeit nur wenig Erfolg hatten, berechtigen zu der Erwartung, daß unser Unteroffiziersersatz und speziell unser Schiffsjungenmaterial — so gut es ist — immer noch besser werden. Während wir nun mit unseren Schiffsjungen im allgemeinen recht zufrieden sind, erscheint es um so befremdlicher, daß wir an der Leistungsfähigkeit besonders unserer jungen, seemännischen Unteroffiziere so viel Ausstellungen zu hören gewohnt sind.

Die Leistungsfähigkeit des Unteroffizierkorps ist allerdings das so exakte Ergebnis der Ausbildung durch das Offizierkorps, daß es sich von selbst verbietet, fortgesetzt über die Unfähigkeit unterstellter Maate zu klagen.

Auf seiten der Unteroffiziere begegnen wir bei einem vorzüglichen Korpsgeist und Berufsstolz, bei im allgemeinen hervorragender Dienstfreudigkeit dennoch einem hastigen Hinstreben nach dem Zivilversorgungsschein. Es kann nicht genug betont werden, wie wenig diese Tatsache in Einklang zu bringen ist mit dem edeln Beruf des Soldaten und dem unschätzbaren Wert eines tüchtigen Unteroffizierkorps für die ganze Nation.

Die vielen Schweißtropfen, die bei der Ausbildung der Unteroffiziere verloren gehen, sollten nicht vergossen sein, damit schon der junge Maat seine Zukunft in Zivil ins Auge faßt und von der Zeit spricht, von der ihm leere Bequemlichkeitsträume vorschweben. Daß es so ist, scheint um so auffälliger, als es nicht die pekuniären Aussichten sind, die ihre Anziehungskraft ausüben, sondern vor allem die Erwartung eines ruhigeren, sorgloseren Lebens. Die Sehnsucht hiernach pflegt bei fast allen Menschen gleichmäßig vorhanden zu sein, es fragt sich nur, in welchem Maße die Fürsorge für unsere Unteroffiziere vermehrt werden kann, damit die Anhänglichkeit an die Waffe und die Freude an der Seefahrt trotz aller Mühen, die der schwere Beruf mit sich bringt, gehoben werden.

Einige Gesichtspunkte scheinen hier im Vordergrunde zu stehen und besondere Beachtung zu verdienen. Die Sorge für die Bequemlichkeit und die gute Unterbringung unserer Unteroffiziere an Bord muß einerseits von dem Gesichtspunkte aus betrachtet werden, daß es nichts Verderblicheres gibt, als grundlos bisher nicht vorhandene Ansprüche zu schaffen. Denn schon seit Diogenes' Zeiten steht es fest, daß Glück und Zufriedenheit mit wachsenden Ansprüchen verloren gehen. Anderseits entscheidet das dienstliche Interesse über die Unterbringung der Unteroffiziere.

Unter Berücksichtigung einer guten Beaufsichtigung der Mannschaft und Beschäftigung mit derselben auch in den Mußestunden, namentlich durch die jüngeren Unteroffiziere, aber auch eines nicht zu nahen Zusammenlebens von Untergebenen und Vorgesetzten, gelangt man zu dem Schluß, daß das Einrichten von Unteroffiziersmessen, die leicht zum Tummelplatz eines trägen Alkoholismus werden, wertlos ist; es empfiehlt sich aber durchaus, den Unteroffizieren Decks zur Verfügung zu stellen, in denen ihnen während der Freizeit der Mannschaft Anregung und Erholung geboten wird.

Während in vergangenen Zeiten nur Finknetze oder dunkle Gats einen lieu de retraite für die Mannschaften bildeten, kann der geistigen Strebsamkeit unseres Unteroffizierkorps bei der heutigen Einrichtung der Schiffe eine geringe Raumvergünstigung gewährt werden.

Eine wichtigere Frage ist die der Weiterbildung der Unteroffiziere als Lehrer und Erzieher der Mannschaft.

Nichts wird unsere Maate mehr an ihren Beruf fesseln als das Gefühl eines sicheren Wirkungskreises, als das Bewußtsein, kommenden Anforderungen gewachsen zu sein, als das geistige Fühlunghalten mit dem Offizierkorps. Von diesem Standpunkt aus mag es als Bedürfnis erscheinen, die Weiterbildung des Unteroffizierkorps auf jedem Schiff in die Hand eines hierzu besonders geeigneten Offiziers zu legen.

Die Tätigkeit dieses Offiziers wird es vor allem sein, die Unteroffiziere bis in die Details für ihre Aufgaben vorzubereiten, dann aber auch, den allgemeinen geistigen Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

Auf diese Weise wird bald der Typ jenes braven, aber etwas kopfscheuen Bootsmannsmaaten verschwunden sein, der in rührender Unschuld, bei schlechter Vorbereitung, unter dem Druck des viel zu zeitraubenden Instruktionsgespenstes Dinge unterrichtet, die noch in keinem Lexikon gestanden haben.

Hiermit steht die subtile Frage der Autorität des Unteroffizierkorps in engstem Zusammenhang, da eine mangelhafte Instruktion naturgemäß sehr schädlich auf das Ansehen des betreffenden Unteroffiziers wirkt. Das moderne Schiff gibt in vieler Beziehung mehr Mittel an die Hand, die Autorität der Unteroffiziere zu erhöhen und besser für die Mannschaftserziehung zu verwenden, als dies früher möglich war. Das müssen auch einseitige Anhänger der alten Seemannschaftsschule anerkennen. Es ist unnötig, auf Einzelheiten vergleichsweise einzugehen, wie weit z. B. größere Absonderung von Untergebenen und Vorgesetzten, Verschärfung militärischer Formen, exaktere Ausführung von Exerzitien in Frage kommen.

Es erübrigt noch, einer Seite der Autoritätspflege näherzutreten, die sehr verschieden behandelt wird: Es ist die Frage der Zurechtweisung.

Es gibt wohl kaum einen Beruf, in dem die Gelegenheiten zur Entfesselung von Zornausbrüchen so häufig sind, wie der unsrige, da plötzliche unvorhergesehene Anforderungen auftreten, und schwere Verantwortung oft zu schneller Entscheidung drängt. Umsomehr ist der Beruf dazu angetan, zu einer außerordentlichen, kaltblütigen Ruhe zu erziehen.

Trotz dieser Tatsache gibt es unzählige Fälle, in denen der junge Unteroffizier bei unvorhergesehenen Anforderungen und mangelnder Ausbildung scharfe Zurechtweisung zu gewärtigen hat.

Die luftreinigende Wirkung einer im richtigen Augenblick — auch in Gegenwart aller Untergebenen — angewandten strengen Berichtigung darf nie verkannt werden, es kann aber niemals ein Mangel der Ausbildung im Augenblick durch scharfen Tadel ersetzt werden, vielmehr wird hierdurch stets eine Schädigung der Disziplin hervorgerufen.

Ausbildung.

Die Erziehung zur Disziplin, die Ausbildung mit den Waffen vollzieht sich nach bewährten Methoden, und für alle Geduldsproben wird der Vorgesetzte immer wieder durch die erzielten Erfolge entschädigt, denn mit unserem Menschenmaterial lassen sich die höchstgestellten Ziele erreichen.

Über Ausbildung und Erziehung sagt der General v. Blume:*) „Aus den Anforderungen, die der Krieg an die Heeresangehörigen stellt, ergibt sich, daß die militärische Erziehung außer auf Aneignung der besonderen Fertigkeiten und Kenntnisse, die der militärische Beruf erheischt, auch auf die Förderung ihrer körperlichen, geistigen und sittlichen Kräfte gerichtet sein muß. In dem Maße, wie sie diesen Zweck erreicht, trägt sie zur Kräftigung und Veredelung der männlichen Jugend des Landes bei. Der im Heere gut ausgebildete Soldat tritt nach erfüllter Dienstpflicht mit einem Gewinn an körperlicher Kraft und Gesundheit ins bürgerliche Leben zurück, vorausgesetzt, daß auch die Fürsorge für sein körperliches Wohl, insbesondere für seine Ernährung, der starken Inanspruchnahme seiner Kräfte entsprochen hat. Die Tätigkeit seiner Glieder ist ins Gleichgewicht gesetzt, Mängel einseitiger Jugendentwicklung sind beseitigt; er ist sich seiner Leistungsfähigkeit bewußt geworden, hat den zweckmäßigen Gebrauch seiner Kräfte gelernt und ist an deren Anspannung gewöhnt. Im Ernst des Dienstes ist er herangereift, an gewissenhafte Pflichterfüllung, an Ordnung und Pünktlichkeit gewöhnt. Der geistig Träge ist aufgerüttelt, der Unpraktische findiger geworden, der Widerspenstige hat sich fügen, der Leidenschaftliche sich beherrschen gelernt, und alle haben sie unter dem anregenden Einfluß der Vorgesetzten, des Korpsgeistes und der Kameradschaft an Sinn für Ideales, an Ehrgefühl und Treue, an Vaterlands- und Nächstenliebe gewonnen."

Eine derartige Erziehung soll also nicht nur tüchtige Soldaten, sie soll auch tüchtige Staatsbürger schaffen, damit die allgemeine Wehrpflicht eine wahre Schule des Volkes bedeute.

Schon eingangs ist erwähnt worden, daß der wechselvolle Dienst in der Marine dem gleichmäßigen, ruhigen Verlauf der Mannschaftserziehung hindernd in den Weg tritt. Dieser Tatsache stehen aber andere Umstände ausgleichend gegenüber, denn keine Waffe führt ihre Träger schon durch die Friedensübungen so nahe an die Wirklichkeit des Krieges heran als die Flotte.

Hier lernen sich Vorgesetzte und Untergebene in harter Schule näher kennen, und für die Selbsterziehung wie für die Untergebenenerziehung kommen ausschlaggebende Momente in Frage, die bei anderen Truppenteilen fehlen.

Die allgemein anerkannte Wahrheit, daß das Beispiel die beste Erziehung ist, bedarf nicht der näheren Ausführung, aber ein Erziehungsmittel wie der Offiziersunterricht, über dessen Wert und Weg die Ansichten noch sehr verschieden sind, muß eingehend besprochen werden.

Offiziersunterricht.

Vom Offiziersunterricht sagt der General v. Schmidt:**) „Ein wichtiges Gebiet der persönlichen Einwirkung des Offiziers auf den Soldaten ist der Dienstunterricht. Freilich ist dieser Dienst für Lehrer und Schüler eine Qual, wenn er schematisch und geistlos betrieben wird. Anderseits gibt der Unterricht dem denkenden und eifrigen Offizier eine Fülle von Mitteln in die Hand, auf Verstand, Gemüt und

*) „Die Grundlagen unserer Wehrkraft."

**) „Das deutsche Offizierkorps und seine Aufgaben in der Gegenwart."

Gesinnung des Mannes zu wirken, ihn anzuregen und zu fesseln, ihn zu gewinnen, ihn zu erheben, ja ihn zu begeistern.

Von höchster Bedeutung ist die Unterweisung in der Pflichtenlehre; aber gerade diese ist ein Sorgen- und Schmerzenskind für den Kompagnieführer, wenn seine Offiziere das Thema nicht richtig anzufassen verstehen. Dieser Unterricht hat seine besonderen Schwierigkeiten, weil er ernste Geistesarbeit und gründliche Vertiefung in die Sache erfordert, um den reichhaltigen Stoff völlig zu beherrschen und nutzbar zu machen, und weil man über Ideen und Begriffe zu Leuten sprechen muß, deren Vorbildung gering, deren Auffassungsvermögen beschränkt ist.

Die Instruktionsbücher lassen den Offizier hier teilweise im Stich. Sie können auf den wenigen Seiten, die der Pflichtenlehre gewidmet sind, den Gegenstand in keiner Weise erschöpfen. Wer sich darauf beschränken wollte, den Leuten das einzuprägen, was das Instruktionsbuch über die Pflichten bringt, würde allerdings bald fertig sein, allein in keiner Weise das tiefere Interesse für die Sache erwecken.

Auch andere Bücher, wie Erklärungen der Kriegsartikel, können dem Leser wohl nützlichen Stoff bieten, eignen sich aber ganz und gar nicht für wörtliche Überlieferung. Die Pflichtenlehre muß völlig freies, geistiges Eigentum des Offiziers sein, wenn er fruchtbringenden Unterricht darin erteilen soll. Viele Offiziere haben ein wahres Grauen vor diesem Thema, mag es ihnen nun an Begabung, an Fleiß oder an beiden fehlen. Fleiß ist die Hauptsache.

Aber nicht grübeln über Begriffsbestimmungen! Am allerwenigsten die Leute damit anöden und sie die oft recht fragwürdigen Definitionen von Treue, Gehorsam usw. auswendig lernen lassen. Solche Begriffsbestimmung geht zu einem Ohre hinein und zum anderen wieder heraus, ohne auf den Mann irgend welchen nachhaltigen Eindruck zu machen. Praktisch, anschaulich, applikatorisch muß der Unterricht sein.

Auf die vom Offizier abgehaltenen Unterrichtsstunden müssen sich die Leute freuen, weil ihnen nicht nur Gedächtniskram, sondern auch Nahrung für Geist und Gemüt geboten wird. Dann wird auch der Offizier Freude an dieser Arbeit haben und die Erziehung des Mannes wird wirksam gefördert werden."

Diese Worte scheinen den Kern der Sache zu treffen. Freuen soll sich der Untergebene auf den Vortrag seines Offiziers. Die wärmenden Sonnenstrahlen der Bildung, deren berufenster Vertreter der Offizier als Lehrer ist, sollen jedem Mann eine Stärkung für das ganze Leben sein. Hier soll sich sein Unterscheidungsvermögen für Gesundes und Krankes schärfen, für Wahres und Falsches, für Recht und Unrecht.

Die Ergebnisse der Wissenschaft, die Gedanken lebenskräftiger Philosophie müssen in ihren Konsequenzen auch für die weitesten Schichten des Volkes nutzbar gemacht werden, damit der einzelne vor der gewissenlosen Verhetzung zum blöden Materialismus sicher ist.

Hier liegt die schönste Aufgabe des Offiziers, der als Vermittler der Bildung jungen Menschen gegenüber steht, die an der Schwelle des Mannesalters für Gutes und Schlechtes am aufnahmefähigsten sind.

Es bedarf in der Erziehung des Mannes, auch des schlichtesten, mehr der Betonung des Geistigen, der Hervorkehrung des Dauernden gegenüber der Vergänglichkeit des Augenblicks, damit der einzelne nach seiner Dienstzeit nicht auf Anhieb dem Hang

Digitized by Google

nach Scheingenüssen verfällt. Nachdem in fast allen ziviliſierten Staaten das ſchwere Problem der ſicheren Nahrungsverſorgung aller Volksſchichten in denkbar günſtiger Weiſe gelöſt zu ſein ſcheint, wird es die ſchwerſte Aufgabe aller Gebildeten ſein, den geiſtigen Durſt des Volkes, der in der Familie, in der Schule, in der Kirche nicht befriedigt iſt, zu ſtillen.

Es verbietet ſich von ſelbſt, daß der Offizier in ſeinen Vorträgen die innerpolitiſche Lage des Reiches berührt; das hieße ſoviel, wie in der Kirche von Marktgeſchäften ſprechen; denn die Aufgabe, den Thron und die ganze Heimat zu verteidigen, ſteht turmhoch über dem Getriebe der Parteien. Das iſt auch gerade eine der ſchönſten Seiten des Soldatenberufs, daß hier ein einmütiger Kreis von Kameraden unbekümmert um politiſches Gezänk und das Geſchrei des Tages, von einer Hand gelenkt, an der Aufgabe mitarbeiten darf, die Leiſtungsfähigkeit der Nation zu erhöhen.

In drei Punkten iſt die Volkserziehung durch den Offizier von immer größerer Bedeutung geworden: Geſundheitslehre, Nationalgefühl und Religioſität.

Auf dieſe Geſichtspunkte wird daher in der Offiziersinſtruktion ein immer größerer Wert gelegt werden, während lange Vorträge über die Taktik Friedrichs des Großen, den Frobenſchen Schimmel oder gar über Bruderkämpfe im Jahre 1866 mehr und mehr in den Hintergrund treten.

Der praktiſche Dienſt in der Marine gibt uns genug Gelgenheit, Mut und andere Soldatentugenden unſeren Leuten anzuerziehen, der Offiziersunterricht iſt daher vor allem dazu da, dem Manne für ſein ſpäteres Leben einen geiſtigen Schatz zu geben.

Es ſoll im folgenden kurz verſucht werden, den vielen wichtigen Imponderabilien, die hier in Frage kommen, eine greifbare Seite abzugewinnen.

Geſundheitslehre.

Wer gewohnt iſt, nicht mit kühler Kritik oder Scheu, ſondern mit Intereſſe, Liebe und Verantwortungsgefühl auch den unterſten Schichten des Volkes in die Augen zu ſehen, dem fällt auf, daß weniger harte Arbeit, als vielmehr eine nicht geſundheitsgemäße Lebensweiſe ihre Spuren ſchon früh den Geſichtszügen aufgeprägt hat. Bei den neu eingetretenen Rekruten kann man dieſe Wahrnehmung bei faſt allen machen, die aus der Großſtadt, aus dem Induſtriebezirk kommen. Wenn man aber die Statiſtiken des Reichsverſicherungsamtes und andere über Unfälle und geſundheitsſchädliche Einflüſſe der verſchiedenen Erwerbszweige verfolgt, ſo nimmt man mit Staunen wahr, wie überaus gering doch der Prozentſatz unſerer Bevölkerung iſt, der ſich zu einer die Geſundheit effektiv ſchädlich beeinfluſſenden Arbeit gezwungen ſieht.

Eine ſo geſunde Beſchäftigung wie die Landwirtſchaft wird die Induſtrie dem Menſchen niemals geben können. Das kommt vor allem daher, daß die Tätigkeit und der Aufenthalt des Bauern ihn von ſelbſt auch zu einer geſundheitsgemäßen Lebensweiſe anhalten. Was der Bauer unbewußt tut, das muß dem Großſtädter und Induſtriearbeiter bewußt zu tun gelehrt werden. Mehr als Ärzte und Vereine gegen die Verſchlechterung an Raſſe, Moral, Bildung und Körperkraft, wie ſie in unſeren Induſtriebezirken ſprichwörtlich geworden iſt, vermag der erziehende Offizier mit einer einleuchtenden Belehrung der wehrpflichtigen jungen Männer zu tun.

Der einzige Fanatismus, der berechtigt scheint und Segen bringt, ist der, den eignen Körper so leistungsfähig wie möglich zu machen. Dieser Fanatismus muß den Leuten anerzogen werden. Ist der Körper unseres Volkes in Ordnung, dann wird man auch immer auf einen gesunden Geist schließen können.

Beim Hunde, beim Pferde hat der Mensch schon vor langen Zeiten erkannt, daß nur eine zielbewußte Rassenzucht zur Vervollkommnung führt. Für sich selbst ist der Mensch noch immer nicht zu dieser Erkenntnis gereift, jedenfalls verleugnet er sie durch seine Lebensweise, um von einer besonnenen Fortpflanzung gar nicht zu sprechen. Tausende von Schädlingen in der Bekleidung, in der Ernährung, in genußreicher Zeitvergeudung haben sich eingeschlichen, bis erst heute die immer stärkeren Bewegungen der „ethischen Kultur" eine neue Zeit ankündigen.

Alkoholfrage.

In dieser Zeitschrift ist früher in umfassender Weise der Alkoholfrage gedacht worden. Wer solchen Volkserziehungsfragen gleichgültig gegenüber steht, lacht schon bei der Erwähnung von Mäßigkeits- oder Abstinenzbestrebungen und sagt: der Mensch tut doch, was er nicht lassen kann. Wer solchen Fragen Interesse abgewinnen kann, sieht nicht ohne Freude die schon in kurzer Zeit erzielten Erfolge auf dem Gebiete der Antialkoholbewegung.

Bei wehrfähigen jungen Leuten ist die Alkoholfrage besonders insofern von Bedeutung, als der „falsche Heroismus" des Trinkens in Frage kommt. Der Rekrut ist in den seltensten Fällen schon Gewohnheitstrinker, eine sich bietende Gelegenheit nimmt er mit desto mehr Begeisterung wahr. Edle, geistreiche Zecher haben in deutschen Landen leider auch die Saufgelüste des ödesten Trinkers mit einem Heiligenschein umgeben, den zu beseitigen keine kleine Arbeit ist.

Die bisherige Entwicklung der Alkoholfrage hat gezeigt, daß die vorbeugenden Maßregeln gegen den Trunk sowohl die angenehmsten wie die erfolgreichsten sind. Der Sport spielt hierbei eine große Rolle, und die Liebe dazu muß den Rekruten vom ersten Tage ab anerzogen werden.

Wenn ein englischer Flaggoffizier gesagt hat, Miß Weston habe mit ihren Bestrebungen der englischen Marine einen anderen, besseren Matrosen geschenkt, so werden auch andere Wege ebenso gut zum Ziele führen.

Was vom Alkoholkonsum zu sagen ist, gilt in vieler Beziehung vom Tabakverbrauch, der im Deutschen Reich ein immer größerer geworden ist.

In Japan ist der Polizist befugt, einen rauchenden jungen Mann, der anscheinend das 20. Lebensjahr noch nicht vollendet hat, festzunehmen. Wir glauben, eine derartige öffentliche Bevormundung nicht mehr nötig zu haben, und doch wäre es für manchen ein Glück, wenn ihm für immer der Tabak aus der Hand geschlagen würde. Er selbst wäre dann vielleicht von Nervosität befreit und seiner Umgebung die Luft verbessert.

Gerade der besonders schädliche Zigarettenkonsum hat sich bei unseren Leuten gesteigert. Als Grund hierfür findet der Psychologe mehr Eitelkeit, Nachahmungstrieb als Bedürfnis. Es ist freilich eine durchaus individuelle Sache um die Wirkungen des Nikotins, und was in einem Falle der Arzt mit Recht verbietet, kann im andern

Digitized by Google

Falle so aussehen wie das grausame Verbot eines harmlosen, beruhigenden Genusses. Der Rekrut kann aber nicht energisch genug zur Unterlassung eines oft ebenso kostspieligen wie schädlichen Zeitvertreibs erzogen werden.

Stadt und Land.

Täglich ertönen Klagen über die Landflucht, und nicht unbegründet sind die Warnungen derer, die eine immer größere, relative Zunahme der Stadtbevölkerung als ein nationales Unglück bezeichnen.

Es ist eine Art Verblendung, ein falscher Hang nach Verbesserung, die Anziehungskraft des scheinbar so interessanten und vergnügungsreichen Stadtlebens, die vage Aussicht auf größeren Verdienst, die den Menschen in der Eintönigkeit des Landlebens keine Ruhe läßt. Durch Gesetze wird der Vergrößerung der Städte kaum entgegenzuarbeiten sein, der einzelne muß vielmehr zu der Überzeugung gelangen und belehrt werden, wieviel glücklicher er fern von den Scheingenüssen und den gesundheitsschädlichen Einflüssen der Stadt leben kann. Das Dorf ist sicher die Brunnenklause eines gesunden Volkes, und es ist durchaus keine conditio sine qua non, daß jeder erst durch Erfahrung am eignen Leibe klug werde.

Geschlechtsleben.

Ein trauriges Mäntelchen falscher Scham war noch immer zum Schaden der Gesamtheit über die für das Volkswohl wichtigsten Wahrheiten gezogen. Viele mußten daran glauben und haben arges Gift aus dem Ausland, aus der Großstadt in die stille gesunde Heimat gebracht. Nur im hellen Licht verschwinden böse Gespenster: Eine eingehende Belehrung der Leute durch den erziehenden Offizier, durch den Arzt hat hier schon viel Gutes geschaffen und wird der Poesie oder der Sittlichkeit der Lebensführung nicht den geringsten Schaden zufügen.

Je mehr wir die Notwendigkeit einer gesunden Rassenzucht und die furchtbaren Schäden planloser Weitervererbung krankhafter Veranlagungen einzusehen beginnen, desto mehr faßt der Offizier die Pflicht, in die Herzen seiner Untergebenen auf diesem Gebiet einen gesunden Fanatismus zu pflanzen. Es muß jedem zur heiligen Überzeugung werden, daß die Fortpflanzung ungesunder Veranlagungen ein Verbrechen ist.

Nationalgefühl.

Glücklich ist das Land, in dem der Begriff Rasse und Nation ein und dasselbe besagen. Das beste Beispiel für diesen glücklichen Zustand ist Japan, wo sich daher auch das Nationalgefühl, gestärkt durch die geographische Lage des Landes, zu einem nationalen Fanatismus gesteigert hat, der durch alle Schichten des Volkes geht. Wahrhaft antik berührt z. B. die Möglichkeit der Maßregel, mit der dort in stiller Friedenszeit zur Durchführung der Flottenvorlage die Beamtengehälter kurzerhand herabgesetzt wurden.

Weniger günstig für die Entwicklung des Nationalgefühls als diesem Inselvolk ist uns das Schicksal gewesen. Die geographische Lage, die heterogenen Rassenbestandteile in einzelnen Teilen des Reiches und vor allem der unversiegbare Drang des deutschen Volkscharakters nach Selbständigkeit, der schon viel Leid brachte, standen der Entwicklung des Nationalgefühls stets im Wege.

Die Kraft germanischen Blutes hat zwar über England die halbe Erde unter sein Schwert gebracht und hoffentlich für immer der indogermanischen Kultur zum Siege verholfen, aber für den Mangel an Nationalgefühl ist das Mutterland durch die schrecklichsten Zusammenbrüche bestraft worden.

Und nur durch seine unvergleichliche Jugendkraft ist es dem deutschen Volke wie keinem anderen bisher möglich gewesen, sich immer wieder aufzurichten. Worin zeigte sich diese Jugendkraft?

Es war vor allem der Glaube an die alte Waffenherrlichkeit, der die zerfallenen Glieder von neuem verband und belebte, es war die stille Arbeit der Familie auf dem Lande, durch die sich die Kraft verjüngte, es war mit einem Wort das deutsche Wesen, das sich selber rettete.

Viele halten diesen Begriff für einen illusorischen oder einen sehr idealen von schwer definierbarem Umfang, sie fragen, was heißt denn überhaupt „deutsch sein"? Heißt es groß, stark oder blond sein? Entscheidet die Dermatologie? Heißt es mutig sein, nicht wanken und weichen? Tapfer sein können doch andere auch, selbst der schlitzäugige Australneger. Diese Eigenschaft bildet nur eine selbstverständliche Voraussetzung.

Aber deutsch sein heißt, als geschworener Feind schwachmütiger Kompromisse frei sein von kränklicher Melancholie in unversieglicher Liebe zum hellen Sonnenlicht, zum Leuchten eines scharfen Schwerts, eine Welt im Innern tragen, eine erkannte Wahrheit nur zur Befriedigung des Gewissens hart verteidigen, allen Tand verachten, sich dem Gedanken opfern, nicht um des Erfolges, sondern um des Gedankens willen, sich nie an dem Erreichten genügen lassen, mit unendlichem Maßstabe messen, mit der Außenwelt zu leicht zerfallen, aber heiß nach innerem Frieden suchen, nichts mehr fürchten, als sich und anderen untreu zu werden, froh sein einer einfachen Lebensführung, körperlich robust und leistungsfähig, kein Opfer des ewig Weiblichen, aber auch dem armseligsten Geschöpf ein Ritter vom Scheitel bis zur Sohle sein, und tief im innersten Herzen eine goldene Ruhe gegen das Gezerr des Alltags tragen: das heißt deutsch sein.

Der Deutsche, der solche Eigenschaften besitzt, braucht sich vor keinem Wettbewerb zu fürchten, aber er muß halten, was er hat, und seine Rasse heilig achten. Er muß auch wissen, daß sein Gebiet nicht das der Quantität, sondern das der Qualität ist. Diesen Gedanken muß der Offizier in die weitesten Volksschichten verpflanzen. Die Überzeugung muß sich Bahn brechen, daß auf viele Jahrhunderte hinaus nur die Leistungsfähigkeit und das Glück der Nation für das Schicksal und das Glück des einzelnen maßgeblich sein können.

In diesem Bewußtsein liegt der Boden eines fruchtbaren Nationalgefühls, das — dank auch der internationalen Entwicklung — nicht mehr freundliche Schwärmerei ist, sondern für den Unzufriedensten zur Überzeugung einer eisernen Notwendigkeit wurde.

Viele fürchten schon allein von der Erwähnung des Wortes „Nation" oder „Rasse" eine Vertiefung der Rassengegensätze. Gerade das Gegenteil erscheint zutreffend, denn erst die eigene Vollkommenheit lehrt die andere achten.

Waffenstolz.

Aus den Herzen edelster Menschen, aber aus der kurzsichtigen Idylle der Schreibstuben und parfümierter Boudoirs ist der Gedanke an die Möglichkeit eines

Digitized by Google

ewigen Friedens auf Erden gekommen, bis jetzt plötzlich wieder die blanke Klinge mit Gezisch wie Feuer aus der Scheide flog, und die Menschheit durch den ersten Anfang eines noch lange nicht beendeten, gigantischen Rassenkampfes belehrte, daß vor der Verwirklichung der schönen Friedensidee die Welt erst ihrer Ernährungskraft entsprechend gleichmäßig bevölkert und die Kultur- und Rassengegensätze ausgeglichen sein müssen.

Für jene ferne Zeit wird es dann aber auch einer gewaltigen physischen Macht bedürfen, die den Schwerpunkt auf Erden bildet und in allen Streitigkeiten entscheidet.

Wir können für die Zukunft und unsere Nachkommen nur hoffen und dafür kämpfen, daß dieser Schwerpunkt in Europa liegt, wenn er nicht bis dahin — vor Zusammenschluß der europäischen Völker — nach Amerika hinübergewandert ist, das dann vielleicht der Welt kein höheres, irdisches Glück als bisher, aber einen dauernden Friedenszustand zu garantieren bestimmt ist.

Friedliche Hirtenlieder wurden zu allen Zeiten gesungen. Es wurde sogar ein hochbegabtes Riesenvolk durch die Friedensschalmei ins Verderben gewiegt und entmannt: das sind die Chinesen. Ihr großer Friedensapostel sprach vor grauen Zeiten den Glaubenssatz aus, daß das Menschengeschlecht dazu berufen sei, eine Einheit zu bilden einem einzigen göttlichen Willen gegenüber, und damit würde die große Periode des Weltfriedens anbrechen. Zu früh aber hat der chinesische Universalismus eingesetzt, und so hat das Volk sein Nationalgefühl, seinen Waffenstolz verloren. Die Gebildeten hielten die Welt für alt und verkannten, daß sie ewig jung und streitbar ist, sie gaben immer mehr den Zusammenhang mit dem Volke preis, es versumpfte und wurde gegen alle Übergriffe von außen wehrlos.

China selbst sowie Korea sind ein Beleg für den Satz Chunghui's (Shuking IV.) geworden: „Die Schwachen sollen unterjocht, die Toren gestraft, den Zuchtlosen ihre Länder genommen, die hoffnungslos Verlorenen beseitigt werden."

Ein Spaziergang durch eine chinesische Stadt überzeugt bald davon, daß nur noch durch eine kräftige Volkserziehung die Zukunft gerettet werden kann, und daß hier noch entsetzliche Kämpfe bevorstehen, ehe wiederum die Friedensschalmei ertönt.

Lange Friedenszeiten täuschen leicht über die harten Lehren und Wahrheiten der Weltgeschichte hinweg und erwecken falsche Vorstellungen über den Wert der bewaffneten Macht. Wer arm ist, den drücken die Lasten des Militarismus und er vergißt, daß die Waffenübung von ungeheurer Bedeutung für den Körper des Volkes ist, daß der Stolz des armen Mannes wenigstens sein Schwert bleiben muß, wenn er nicht von Almosen leben will.

Da sind viele Edle und Gebildete, die von ihrem behaglichen Zimmer aus die gesamte Menschheit von Natur für so weise, gerecht und gut halten, daß sich jeder einzelne überall selbst helfen könne, und erst durch Schaden am eigenen Leibe kommen die Einsichtigeren dahinter, daß alle Freiheit an der Beschränktheit der Einzelnatur und an der Wohlfahrt des Ganzen ihre Grenzen finden muß. So geht es dem einzelnen im Staate, so geht es den Nationen auf der Erde.

Das sind die Wahrheiten, von denen jeder, der mit Leib und Seele Soldat sein will, überzeugt sein muß. Denn wer die Waffe führen soll und ist nicht von dem Zweck und Wert der physischen Macht durchdrungen, der hat seinen Beruf ver-

Digitized by Google

fehlt, der kann auch keinen Waffenstolz besitzen, der gleicht dem Söldner, er ist ein Arm ohne Kopf.

Dieser überzeugte Waffenstolz, der nicht nur in Bravourempfindungen bei klingendem Spiel gipfelt, kann nirgends leichter entwickelt werden, als in der Marine, wo der Einzelne durch Erfahrungen im Auslande, durch Einblicke in ein weites Gebiet der Technik, des Handels, der Schifffahrt, der Volkswirtschaft seinen Horizont mühelos erweitert.

Es gibt aber viele und meist frische Gemüter, die sich für Jung Siegfried und den Geist Wallensteinscher Soldateska entflammen können, die aber in den heutigen Waffen und in der heutigen Fechtweise keine Poesie mehr finden.

In dieser Auffassung liegt viel traditioneller Stumpfsinn. Je mehr Intelligenz die heutige Waffenführung erfordert, desto mehr Intelligenz gehört auch zu einem bewußten Waffenstolz.

Wie herrlich war es für Jung Siegfried, den leuchtenden Doppelhänder gegen den Feind zu schwingen, für den Wallensteinschen Kürassier, mit Lanze und Pallasch zu mähen, wie unendlich höher steht aber der bewußte Waffenstolz jenes Heizers, der im düstern Winkel der schwimmenden Stahlburg elektrische Spannungen regelt, oder des Maschinisten, der im Donner des Gefechts den gleichen Gang gewaltiger Eisenmassen meistert und Naturkräfte zu nützlichen Helfern im Kampfe zähmt.

Es ist wahr, daß die Poesie des Industriezeitalters noch nicht erfunden ist; von unheilvollen Torpedos, prasselnden Schnellfeuergeschützen, von der verderblichen Ramme, der lauernden Mine, von stürmenden Propellern, von den blendenden Lichtfunken, die über rasende Stahlmassen zucken, von schnaubenden Kesseln, von weißer Feuersglut, von ruhiger Hand gehütet, haben erst wenige gesungen. Denn die Poesie haßt noch so viel Intelligenz, das rauchlose Pulver und den Duft von Öl und Kohlengasen. Es fühlt wohl jeder, daß hier in der immer größeren Beherrschung der Naturkräfte unendlich viel Poesie liegt, diese Poesie lüftet ihren Schleier aber erst der freudigen Unterordnung unter das Prinzip der Arbeitsteilung, der allein die großen Leistungen zu verdanken sind.

Religion.

Immer größer wird die Zahl derer, die aus dem Schoße der Familie nicht mehr das starke Gottvertrauen mitbringen, das die Grundlage der Weltanschauung für das ganze Leben des Mannes bilden soll. Dieser Tatsache heißt es fest ins Auge sehen und sie nicht durch Verschweigen hinwegleugnen.

Wer aus der Familie diesen Halt nicht mitbringt, der erwirbt ihn sich in den seltensten Fällen durch die Religionsübung als Erwachsener. Hier also muß dem Manne etwas gegeben werden, worauf er sich in seinem Leben trotz der schädlichen, ihn zum Materialismus hindrängenden Einflüsse der Zeit stützen kann.

Wenn der Mensch seinen Gott in der Kirche verloren hat, wenn die Familie, die Schule, die umgebende Natur ihm den Glauben nicht erhalten konnten, dann wird er ihn nur wiederfinden in der eigenen Brust.

Die Gedanken der einflußreichsten Philosophen von Goethe bis Haeckel, von Kant bis Nietzsche haben es dahin gebracht, daß keine Macht der Erde mehr

imstande sein wird, den erstarkenden Individualismus zurückzudrängen. Dieser Individualismus hat in Europa die untersten Volksschichten ergriffen, und es stehen ihm nur zwei Wege offen.

Der eine führt zum Materialismus, in die Arme eines nur von den Geboten der Möglichkeit beherrschten, rücksichtslosen Genußlebens, das die gottgegebenen Pfunde — seien es auch nur wenige — vergräbt und den Entwicklungszweck des Daseins leugnet.

Auf dem andern suchen Menschen, für die der Glaube an ein Jenseits schon seit Kopernikus' Zeiten die alte Zugkraft verloren hat, ihre Glückseligkeit in einer möglichst harmonischen Gestaltung des Diesseits und in einem erst mit dem Tode erlöschenden Selbstverbesserungstrieb.

Schon ist bei den schlichteren Gemütern der Religionslosen das Morgenrot des Gedankens angebrochen, daß nur geistiger Fortschritt Leben ist, denn die Erziehung hat eingesetzt, die vielseitige Bildung der oberen Volksschichten in eine allseitige des Gemüts zu wandeln und dem Individualismus eine ideale Richtung zu geben. Die Fähigkeit der selbständigen Idealbildung, das einzige Mittel des Fortschritts, die Fähigkeit, den Hauch der schaffenden Unendlichkeit zu spüren, die schließlich doch bis heute den einzigen, großen, ohne Offenbarungen wahrnehmbaren Unterschied zwischen Menschheit und Tierwelt bildet, erscheint in immer weiteren Kreisen und die Pflege des reinen Menschentums, die trotz Herder so lange der Volksseele fremd geblieben ist, entwickelt immer schönere Früchte für eine edlere Zukunft.

Mögen in dem Hirnsaft bebrillter Stubenhocker dickbäuchige Bände über neue philosophische Systeme erblühen, — wie die formale Taktik wird auch die formale Philosophie ewig unfruchtbar bleiben, wenn nicht die durch Lehrer und Volkserzieher angewandte Lehre von der Lebenskunst ihr den Geist einhaucht.

Der Offizier ist kein Priester, der seinen Leuten das Wort Gottes erklären kann, aber er ist ihr bester Freund und Berater. Als solchem wird es ihm meist nicht schwer fallen, den vielen religionslosen Leuten, die durch seine Hände gehen, in geeigneten Vorträgen wenigstens leitende Gesichtspunkte mit auf den Lebensweg zu geben. Wie leicht lassen sich die großen Gedanken von der Unendlichkeit des Alls, der ewigen, organischen Fortentwicklung der Welt dem einfachsten Kopf und Gemüt einprägen, und wie leicht wird der einzelne daraus die sittliche Konsequenz ziehen, daß er sein Ich nicht dem Genusse weihen darf, sondern daß die höchsten Gebote die der körperlichen und geistigen Gesundheitslehre sind.

Es verbietet sich von selbst, über irgend eine Weltanschauung, die doch immer einseitig ist, vorzutragen, aber die einfachsten Lehren der Geschichte und der Wissenschaft müssen in den Köpfen Raum finden, ehe sie die Welt verkennen und in ihr nur einen Wettlauf nach Genuß erblicken.

Es ist eine dem Gemüt des deutschen Soldaten erb- und eigentümliche Eigenschaft, daß er in Zeiten des Religionsgezänkes niemals darin aufgegangen ist, sondern darüber gestanden hat in unerschütterlichem Glauben an das deutsche Schwert und sich selbst. Gar hoffnungsfroh ertönen die Gesänge unserer alten Ritter und Landsknechte aus sonst so düsterer Zeit. Der deutsche Soldat und vor allem der deutsche Adel, der in dem wüsten Gewirr tausendfältiger Gebete jener Zeit des Zusammenbruchs doch

Digitized by Google

auch auf Trommelschlag und Waffenklirren horchte, hat in der Zeit tiefer Verkommenheit und religiösen Zerfalls seinen Schild blank und sein Schwert so scharf bewahrt, daß es immer noch das beste und schönste Erbteil unserer Väter geblieben ist.

Schien auch für lange Zeit kein evangelischer und kein katholischer Gott mehr über unseren Fluren zu wachen, so wurde doch nach der schwer wieder gutzumachenden Zeit vom Augsburger Religionsfrieden bis zum Westfälischen Frieden eine neue Kindheit begonnen, und jene Männer des Schwertes hatten nicht auf Sand gebaut. Es lebte in ihnen trotz allen Zeitgewäsches eine ewige Hoffnung, ein starker Gott, der von keinem Dogma etwas wissen will. Es ist der harte, deutsche Gott, der sich nur dem offenbart und den erlöst, der — nach Goethe — „immer strebend sich bemüht."

Wem es gelingt, diesen Gott in den Herzen religionsloser Leute zu erwecken, dem wird die schönste Erziehungsaufgabe gelungen sein. Denn es ist gelungen, dort, wo die vätererbte Religion verloren ging, wenigstens einen Glauben zu pflanzen, der die Gebote der Sittlichkeit auch ohne Dogma befolgt, der dem Menschen ein tüchtiges, ein gesundes und tätiges Leben zur Bedingung stellt.

Wenn aber allen diesen Leuten die im Evangelium verheißene, ewige Seligkeit verloren geht, weil sie nicht mehr glaubten, was sie ererbt, so ist es doch ein tröstender Gedanke, daß sie wenigstens nützliche Mitglieder der menschlichen Gesellschaft werden.

Auf diesem Gebiete stehen wir vor der Tatsache, daß der Offizier der wirksamste Vermittler zwischen den erhabenen Spitzen irdischer Bildung und den weitesten Schichten der Nation ist. Ihm stehen vermöge seiner Erziehung die Zugänge zu den tiefsten Gedanken der größten Denker offen.

Für wen haben sie gedacht, für wen empfunden? Doch für die größtmögliche Glückseligkeit und den Fortschritt aller und nicht für das Glück in wenigen Studierstuben.

Wo aber sollen die erhabenen Gedanken durchsickern? In der Schule, in der Kirche, dann aber in der Zeit, wo der junge Mensch am aufnahmefähigsten ist, und wo die Möglichkeit einer intensiven, geistigen Einwirkung gegeben ist.

Schluß.

So ist der Einfluß der Bildung in der Mannschaftserziehung für den die läuternde Zwiesprache mit der freien Natur entbehrenden Teil unserer Bevölkerung von immer größerer Bedeutung geworden.

Daher hat der Offiziersunterricht begonnen, über den Rahmen der reinen Waffenlehre hinaus dem Geist und dem Gemüt des Untergebenen Nahrung zuzuführen: Es soll niemand zwischen sich und dem Herzen des Mannes ästhetischen Weihrauch streuen.

Für den Vorgesetzten finden sich unzählig viele Gebote, — Liebe, Strenge gegen sich und gegen andere bleiben die höchsten unter ihnen. Damit gelingt es immer, aus dem schimmernden Erz unseres Ersatzes ein strahlendes Metall zu schmieden.

.....s

Die ersten Dampfer in der Ostsee.

(Nach Quellen des Lübeckischen Staatsarchivs.)

Von Direktor Dr. Schulze-Lübeck.

(Schluß.)

Daß aber der Herr Antragsteller dieses selber nicht, zum wenigsten für die allernächste Zeit noch nicht fürchtete, geht wohl zur Genüge aus seinem gleichzeitigen Gesuche um die Verleihung eines Privilegiums auf die Dauer von 15 Jahren hervor. Er verlangte in seinem Gesuche das alleinige Vorrecht, Reisende und Kaufmannsgüter von und nach St. Petersburg zu transportieren. Ferner bat er um Befreiung von den üblichen Lotsengebühren und Lastgeldern gegen die Zahlung einer Pauschgebühr von 200 Mark Kurant und um Ausnahmetarife für seine Bunkerkohlen. Die Einwohner des Städtchens Travemünde, welchen schon die Kopenhagener Linie so viel Angst eingejagt hatte, meldeten sich inzwischen auch wieder mit einer Bittschrift, da sie nunmehr endgültig sich dem Hungertode rettungslos preisgegeben wähnten. Ihre ganze Existenz sei vernichtet, aber auch die Passagiere seien in Zukunft zu bedauern, denn bei der Herrenfähre würden sie verraten und verkauft sein. Wo sollten die armen, sonst in Travemünde verwöhnten Menschen in jener Einöde bei schlechtem Wetter nur Unterkunft finden? Einrichtungen irgendwelcher Art wären nicht vorhanden. Nun käme so ein Dampfer bei nachtschlafender Zeit an; wohin also mit den Passagieren? Denn die Rademacher und die Mietskutscher würden sich doch wohl schönstens bedanken, so aufs Geratewohl nach der Herrenfähre zu kommen, um dort womöglich tagelang (!!) auf das Eintreffen des Schiffes zu warten, um schließlich unverrichteter Sache wieder leer nach Hause zu kutschieren.

Irgend ein williger Helfer in der Not hatte den Aufgewiegelten nun auch noch ein altes Verbot des Löschens und Ladens von Gütern auf dem Traverevier ausgegraben. „George the Fourth" mußte also doch in Travemünde bleiben. Aber seine Steinkohlen sollte er wenigstens frei lagern dürfen, eines Privilegiums bedürfe er nicht. Denn es sei nach Lübschem Recht und Brauche jedem Schiffe, sofern es nur die Hafenabgaben richtig leiste, jederzeit gestattet, mit oder ohne Ladung zu kommen. Ein Dampfer sei hinsichtlich seiner Trächtigkeit nun anders als ein Segler zu behandeln. Auch in anderen Hafenplätzen gewähre man ihnen Erleichterungen, deshalb solle die Reederei ebenfalls in Lübeck dieser Vergünstigungen teilhaftig werden. Man wolle sich im ersten Betriebsjahre mit einer Pauschalsumme von 30 Mark an Hafenunkosten für jede Reise begnügen.

Aber bei der darauf vorgenommenen Abrechnung über die Akziseabgabe für die Steinkohlen entstanden Streitigkeiten mit dem Vertreter der Gesellschaft. Müller scheint Akzise und Eingangszoll nicht genügend auseinandergehalten zu haben, während dieses von seiten der Behörden in ganz scharfer Weise getrennt wurde.

Das „Zulagedepartement" äußert sich am 27. September 1828 darüber folgendermaßen: „Nachdem Herr Müller sich der oft von ihm geforderten Zahlung

Digitized by Google

immer zu entziehen gewußt hat, stellt er jetzt eine ganz andere Berechnung auf." Es entspann sich in der Folge eine lange Korrespondenz, aus der mir hervorzugehen scheint, daß der Vertreter der englischen Dampferlinie ebenfalls nach Defekten in dem früher von ihm selber als mangelhaft bezeichneten Zolltarife gesucht hatte. Er hat nach den vorliegenden Schriftstücken mitunter, wie man so sagt, von der linken in die rechte Westentasche gearbeitet. Denn die Beschwerden gegen ihn rühren größtenteils daher, daß er dem ihm ebenfalls unterstellten Kopenhagener Dampfer mit seinem für den Petersburger lagernden Brennvorrate ausgeholfen hatte. Damit war man aber nicht einverstanden, man verlangte vielmehr in jedem einzelnen Falle die städtische Akzise. Zudem fühlten die angesessenen Kaufleute sich geschädigt, da ihnen der Verdienst hier entging, wie schon bei den Travendampfern gefürchtet wurde und zu getrennten Lagerbeständen geführt hatte.

Die Gesellschaft muß aber doch ganz zufriedenstellende Ergebnisse gezeitigt haben, denn sie suchte schon im Februar 1829 um dieselben Vergünstigungen für einen zweiten Dampfer nach, welcher mit Wiederbeginn der Schiffahrt die Reisegelegenheit nach Rußland vermehren sollte. Von gegnerischer Seite wurde sofort versucht, diese Pläne zu durchkreuzen; das Boot sollte für die Trave viel zu tief und auch zu lang sein, um ungefährdet die zahlreichen Krümmungen passieren zu können. Außerdem beging die Reederei noch den Fehler, sich direkt von London aus an den Lübecker Senat zu wenden. Man bedeutete Herrn W. F. Jolliffe aber sehr bald, daß ein solcher Weg gegen die Lübsche Verfassung verstoße. Er müßte sich eines hier ansässigen Kaufmannes als Kommissionär bedienen. Dies Versäumnis wurde denn auch in Kürze gutgemacht und Herr Dietrich Gottlieb Witte, Große Petersgrube Nr. 458, zum Vertreter bestellt. Herr Nikolaus H. Müller verschwindet damit vorläufig unserem Gesichtskreise, warum, darüber enthalten die Akten nichts. Witte ging nun mit seiner ganzen kaufmännischen Erfahrung daran, die vorhin erwähnten Vergünstigungen zu erlangen. Er erhielt sie auch gewährt, aber nicht für ein bestimmtes Fahrzeug, sondern im allgemeinen.

Der Appetit kommt jedoch, sagt man, beim Essen. So wollte denn der Kapitän Black vom „George the Fourth" für sein Leben gerne auch gelegentlich mal Güter mitnehmen, wenn ihm aus Mangel an Passagiergepäck zu viel schöner Platz im Schiffe unbenutzt blieb. Aber damit hatte er wieder mal in ein Wespennest gestochen; sämtliche Vertreter der sich geschädigt Glaubenden kamen mit Eingaben über Eingaben und Beschwerden. Auch die Post meldete sich zur Abwechslung wieder und verlangte, der Kapitän müsse in Travemünde bis zur Ankunft des Brieffelleisens, wenigstens aber, bei Verlust des Privilegs, bis 12 Uhr mittags warten.

Die Bürgerschaft nahm jetzt ebenfalls Veranlassung, sich mit den Verhältnissen der Dampferkompagnie zu befassen. Sie trat der Frage einer gesetzlichen Vermessung der Boote einmal näher, nachdem man sich bis dahin von Fall zu Fall geholfen hatte. Diese sich von Jahr zu Jahr wiederholenden Verhandlungen über die Höhe der zu zahlenden Pauschsummen waren ihr im höchsten Grade lästig geworden. Trotz des ersten, frischen Anlaufes wurde aber doch vorläufig noch nichts erreicht. Sogar noch im Jahre 1866 scheint man sich nicht recht klar darüber gewesen zu sein, denn die Lübsche Zollbehörde gibt aus jener Zeit eine Aufstellung der Reisen für die beiden

Digitized by Google

schwedischen Boote Svithiod und Gauthiod und berechnet, was dieselben für die bis dahin gemachten 938 Reisen von 1838 bis 1866 eigentlich bei anderem Vermessungsmodus dem Lübschen Staate hätten zahlen müssen.

So waren die zwanziger Jahre des vorigen Säkulums zu Ende gegangen, das dritte Dezennium des 19. Jahrhunderts angebrochen. Englands stolze Flagge wehte auf den beiden Dampfern, die den Verkehr zwischen Lübeck und Rußland vermittelten, sowie auf anderen Booten. Niemand hatte sie bisher gestört, jeder sie ruhig gewähren lassen. Jetzt aber schien es, als sollten die bisher allein wehenden Farben sich in Bälde mit anderen mischen oder gar völlig aus dem baltischen Meere verdrängt werden. Der einige Zeit beiseite getretene Müller tauchte nun plötzlich, gut unterrichtet über alle Verhältnisse der Dampferfahrt, mit neuen Plänen wieder auf. Er benutzte eine augenblickliche Verlegenheit der Engländer und nahm diesen Vorteil in äußerst geschickter Weise wahr. Die Holländer hatten, so erfahren wir aus einer Müllerschen Denkschrift an den Senat, schon länger die Absicht, eine schnellere Verbindung ihres Landes mit Rußland in die Wege zu leiten. Seine Majestät der König interessierte sich persönlich für den Plan. So hatte man beschlossen, künftig „De Beurs (spr. eu = ö) van Amsterdam" zwischen Lübeck und St. Petersburg in Fahrt zu setzen. Auf diese Weise sollte man dann viel schneller als bisher von den Niederlanden in das Reich des Beherrschers aller Reußen gelangen. Montag morgens Abfahrt von Amsterdam, zwei Tage für Abwicklung der Geschäfte in Hamburg und Lübeck, dann war es möglich, am darauffolgenden Sonntage im Bestimmungsorte einzutreffen. Die Seereise sollte nur etwa 3 Tage in Anspruch nehmen. Das dazu bestimmte Schiff war nach den gemachten Angaben 500 bis 600 Tonnen = 160 bis 200 Kommerzlasten an Raumgehalt und sollte nach Abzug von Maschine und Kohlenräumen noch eine abgabepflichtige Größe von 80 bis 100 Kommerzlasten besitzen. Danach, wie Herr Müller ganz geschickt an zuständiger Stelle ins Feld zu führen wußte, war jede Reise eine Abgabe von 60 bis 75 Talern fällig, was, nach einfacher Multiplikation für zwölf Reisen im Jahre, dem Staatssäckel ein ganz erkleckliches Sümmchen bringen mußte. Diese Aversionalzahlung von 75 Mark wurde ihm auf seinen Antrag denn auch mit dem Einverständnisse der in Betracht kommenden Kollegien zugestanden; ebenso brauchte er die Konsumtionsakzise für seine Steinkohlen nicht zu bezahlen, konnte aber keine Befreiung vom Aus- und Einfuhrzoll für letztere erreichen. Die Behörde nahm sogar die Gelegenheit wahr, den Dampferkapitänen nochmals auf das allerentschiedenste einzuschärfen, nur in den dringendsten Fällen sich gegenseitig mit Steinkohlen auszuhelfen. Sollte man einmal wirklich nicht umhinkönnen, so war sofortige Anmeldung bei der Aufsichtsbehörde vorgeschrieben, auch durfte das entliehene Quantum dann nicht einfach zurückerstattet, sondern mußte aus dem Lager irgend eines Lübecker Geschäftes neu gekauft werden. Die alte Aufpasserin der Dampfschiffe, nämlich die Postbehörde, war natürlich auch beizeiten da, um gar nicht zu kurz zu kommen, ließ aber schließlich doch eine mit dem aus Berlin nach Lübeck geeilten Postrechnungsrat Wepler getroffene Vereinbarung, den Hafen von Ystadt anzulaufen, fallen. Doch scheint sich der Plan vorerst zerschlagen zu haben, da die Amsterdamer „Beurs", Kapitän Diets, nachher im Jahre 1834 in der später errichteten Stockholmer Fahrt wieder auftauchte, aus der sie noch vor Beginn der Saison für die holländische Regierung nach Ostindien beordert wurde.

Digitized by Google

Bald zeigte sich, was vorhin schon angedeutet wurde, wie gut Müller unterrichtet war. Dies erhellt namentlich aus einem im Juni 1830 verfaßten Aktenstücke. Ein Heinrich Marty, der mittlerweile an Wittes Stelle getreten war, erbat nämlich um jene Zeit die uns nachgerade geläufigen Vergünstigungen für ein drittes, an Stelle des „Georg" einzustellendes Boot „Superb", Kapitän Wittingham. Dieses Schiff sollte künftig an jedem Donnerstag von Lübeck und zwar zuerst am 24. Juni 1830 abgehen. Wie wohl nicht anders zu erwarten war, wurden des Antragstellers Wünsche erfüllt, er wußte aber sehr bald mit einem neuen Strauße von Vorschlägen zu erscheinen. Es stellte sich nämlich zum großen Mißvergnügen der Lübecker heraus, daß das Ersatzboot viel kleiner als der „Vierte Georg" war und demgemäß auch nicht zu denselben Abgaben herangezogen werden konnte. Georg maß 341 Tons, nach testimony von His Brit. Majestys Vizekonsul in Lübeck vom 18. Juni 1830, the said vessel „Superb" aber nur $125^{50}/_{95}$ Tons. Man begnügte sich demzufolge mit einer von 75 auf 40 Mark ermäßigten Abgabe und gewährte ihm ebenfalls die den anderen Booten zugestandenen Erleichterungen.

Aus den Archivakten ließ sich nun nicht ersehen, bis wie lange unsere angelsächsischen Vettern ihre Fahrten hier fortgesetzt haben. Dazu ist eine Durchsicht der Zeitungen jener Jahre notwendig.

Aber zu entbehren waren die zuerst mit so scheelen Augen angesehenen „Pyroscaphes", wie ein kaiserlich russischer Ukas sie nennt, schon nicht mehr. Dies beweist uns das Bestreben nach Ausdehnung der vorhandenen Kommunikationen. Vor allem wurde jetzt der Wunsch lebendig, sich von der Bevormundung des Union-Jack freizumachen, der alle wichtigeren Linien in der Ostsee an sich gerissen und jeden Kurs mit seinen Dampfbooten überschwemmt hatte.

In diese Zeit fällt nun die Gründung der Petersburg—Lübecker-Dampfschiffahrt. — Schon im Jahre 1829 war man in der „Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit" in Lübeck warm dafür eingetreten, den Lebensnerv der alten Hansestadt nicht länger dem Zufalle und der Willkür fremder Schiffseigner zu überlassen. Jedoch schreckten zunächst Unkenntnis der immerhin noch neuen Verhältnisse und der Mangel an nötigem Anschaffungskapital auch die wärmsten Freunde ab, sich näher mit den Plänen zu befassen. Aber die Überzeugung von der Dringlichkeit wurde erst dann eine allgemeine, als die englische Regierung den bewährten „Georg 4" plötzlich ankaufte, wodurch natürlich in der Verbindung mit Rußland eine unliebsame Lücke entstand. Die Lübecker Kaufmannschaft trat zusammen, „durchdrungen von dem Gefühle, daß wir die Vorteile, welche unsere geographische Lage uns darbietet, in Gefahr setzten, wenn wir nicht rasch und vertrauensvoll selbst das Unternehmen beginnen würden".

In ganz kurzer Zeit waren denn auch 600 000 Mark in 200 Aktien aufgebracht, man wollte den Petersburgern sogar nur so weit Anteil gewähren, „als es die Förderung der Sache und die Vermeidung schädlicher Konkurrenz erheischten". Ein gewiß vortreffliches Zeichen von der Rührigkeit der Hanseaten, die in 2 Dezennien schon wieder kapitalkräftiger geworden waren als 1820, wenngleich sie freilich noch immer bescheiden zurückhalten mußten, denn drüben an der Newa hatte man zu gleicher Zeit denselben Zielen zugestrebt und war dort leider rascher vorgegangen, als es sich

Digitized by Google

in Lübeck bei der Knappheit des Kapitals ausführen ließ. Der Kaiser hatte sich in Petersburg persönlich mit dem Plane befaßt, selbst Aktien gezeichnet und den Unternehmern seitens der Krone große Vorteile und jegliche Förderung versprochen.

„Unter diesen Umständen blieb nur ein Ausweg, nämlich Vereinigung beider Unternehmungen auf der Basis gleicher Rechte und gleicher Pflichten."

„Genug, es ist erreicht (!), daß jene Basis gilt, daß Lübeck und seine Kaufmannschaft ehrenvoll dastehen, daß die Hälfte der Aktien hier an Lübecker ausgegeben wird, daß die russische Regierung uns als halben Teilnehmer anerkannt hat, und — last, not least — daß die Petersburger Interessenten mit unbedingtem Vertrauen die Direktion des Baues beider Schiffe dem hiesigen Komitee überlassen haben. Die Ausrüstung beider Schiffe soll in Lübeck geschehen und wird dem Gemeinwesen einen bedeutenden Nutzen abwerfen. Vollkommenste Harmonie herrscht zwischen den beiderseitigen Aktionären und Vorständen."

So frohlockten die Hanseaten über die gelungene Verschmelzung der beiden Interessentengruppen, umsomehr, als bald darauf eine „Kaiserliche Ukase", wie in den Akten zu lesen, ein ausschließliches Privilegium für 12 Jahre erteilte: „nur mit diesen Dampfschiffen aus den Häfen südlich des 55. Breitengrades nach den Plätzen des finnischen Meerbusens zu fahren". Ein Privilegium, wie der Referent des Senates hinzuzufügen sich bewogen fühlt, das diesseits weder gesucht, geschweige denn seiner Außerordentlichkeit wegen je für möglich gehalten wäre.

Aber ein bittrer Tropfen mischte sich doch in den vollen Becher der Freude. Trotzdem von den Lübeckern das halbe Kapital aufgebracht war, verlangten die Petersburger entschieden, daß beide Schiffe die russische Flagge führten. Doch — so tröstete man sich bald über diese Enttäuschung — „der Nutzen muß ins Auge gefaßt werden, man muß bedenken, daß unserer Stadt für die nächsten 12 Jahre die Hauptkommunikation des Südens mit dem Norden ganz ausschließlich gesichert und wohl verbrieft ist."

Nikolai I., Kapitän Peter Black, war, während die eben mitgeteilten Schriftstücke in den verschiedenen Kontoren und Behörden verfaßt wurden, seiner Vollendung so ziemlich nahe gerückt und sollte Mitte April, die „Alexandra", Kapitän J. C. Diets, etwa zwei Monate später in Lübeck anlangen. Hier gab es nun eine Unmenge zu tun, denn ein außergewöhnliches Vorkommnis brachte die Steuerbehörde in nicht geringe Verlegenheit. Der russische Kaiser hatte nämlich die Aktien der Gesellschaft, an welcher er, wie erinnerlich, persönlich Anteil hatte, für gänzlich stempelfrei erklärt. Infolgedessen konnte man in Lübeck, mochte man auch noch so sehr auf Einkünfte angewiesen sein, gar nicht anders, als genau ebenso verfahren. Man kam überein, die Hafengelder nur einmal, zu Anfang des Jahres, zu fordern, sie sollten bei Beginn der ersten Reise entrichtet werden, weil auch dem auf Riga fahrenden Dampfschiffe das gleiche „soulagement" bewilligt worden sei.

Lübeck gestattete ferner ohne weiteres den Erlaß der Akzisegebühren für die Steinkohlen und setzte die einmalige Hafenabgabe für die beiden in England zu 533 62/96 Tons brutto vermessenen Dampfboote nach Abzug von 120 Tons für Maschinen und Kohlenraum = 166 Kommerzlast auf 249 Mark fest. Zum Erlaß oder Erniedrigen der Lotsenabgaben jedoch wollte man sich durchaus nicht verstehen.

Digitized by Google

Nun schweigen die Akten des Archives bis zum Jahre 1836 über diese Linie, da erbat man zwecks Vornahme von Reparaturen im Hafen die Erlaubnis, entgegen sonstigem Brauche, Feuer und Licht an Bord zu haben. Dann gesellte sich zu den beiden älteren noch ein drittes Boot.

Inzwischen ärgerten sich die Vertreter der Kopenhagener Dampfer mit dem Publikum wie mit den Behörden herum. Durch gelegentliche Sonntagsfahrten waren die Lübecker an eine bequeme Wasserverbindung mit ihrem Hafen- und Badeplatze gewöhnt worden. Sie lernten beides, Bequemlichkeit und Billigkeit gleich schätzen. Damit war man aber unten an der Mündung der Trave gar nicht einverstanden und wurde umsomehr erbost auf die Dänen, weil, wie uns von weiter vorn bekannt, unternehmungslustige Männer bereits eine regelmäßige Verbindung Lübecks mit seinem kleinen Seestädtchen ins Auge gefaßt hatten, wodurch man sich aber nun wirklich dem Ruine aller Erwerbszweige nahe glaubte. Der Fremdenverkehr, der bisher, trotz wesentlicher Schmälerung durch die gehaßten Dampfer, doch noch immer die melkende Kuh geblieben war, mußte ja dann gänzlich aufhören. Deshalb waren den Travemündern die Sonntagstouren schon immer ein Dorn im Auge gewesen. Konnte man dem Kopenhagener Kapitän einen Knüppel zwischen die Beine werfen, so tat jeder Bewohner des Städtchens das mit ganz besonderer Freude. Sie hatten es ja glücklich so weit gebracht, daß der Dampfer seine Abfahrt nicht mehr durch ein Schallsignal anzeigen durfte. Von seiten des Schiffes wurde darauf erwidert, man hätte nur im Interesse der Passagiere die Abfahrt laut verkünden wollen. Der Schiffsleitung könne es ganz einerlei sein, ob die Lübecker unten sitzen blieben oder zu Fuß heimwärts wanderten, wenn sie sich keinen Wagen leisten wollten. Die Gesellschaft erlitte keinen Schaden, denn die Hin- und Rückfahrt würde immer schon vor Antritt der Tour bezahlt.

Man hatte aber die schwache Seite des Unternehmens zu deutlich erkannt und bemühte sich nun, gerade hier einzusetzen.

Die Kopenhagener mußten nämlich ihre Haupteinnahmen aus der Passagierfahrt ziehen, da sie so gut wie überhaupt keinen nutzbaren Laderaum zur Verfügung hatten und außerdem eben nur die Effekten ihrer Passagiere befördern durften. Dies war ja in dem Lov-Hagenschen Privilegium ausdrücklich festgelegt, und eifersüchtig wurde auch auf die strengste Innehaltung dieses Abkommens geachtet. Dennoch konnten Meinungsverschiedenheiten darüber nicht ausbleiben, was denn eigentlich alles unter den Begriff „Passagiergut" falle?

Der Hafenmeister oder, wie man damals sagte, der „Bäumer" Bendfeldt, war darüber, was für einen Reisenden notwendiges Gepäck sei, anderer Meinung als der Dampfervertreter und brachte zur Anzeige, daß so mancherlei zur Verschiffung gelange, was er auch beim besten Willen nicht als Gepäck betrachten könnte. Zum Beispiel seien große verhüllte Kübel mit Stauden und Pflanzen, einmal sogar Käfige mit wilden Tieren (!) an Bord geschafft. Es stellte sich nachher heraus, daß beiderlei Sendungen einem an Bord befindlichen Gesandten einer befreundeten Macht gehört hatten. Der Bäumer, der nicht viel mit Diplomaten gereist zu sein schien, zog aus diesem Falle die Lehre, daß solche fremde Staatsmänner, wenn es ihnen Vergnügen macht, zuweilen ganze Wälder, unter Umständen sogar eine kleine Menagerie unter ihren Effekten mit sich zu führen gewohnt sein dürfen!!

Digitized by Google

Der Senat erlaubte später sogar, um Kiel zu umgehen, die Mitnahme von Bücherballen und Musikalien auf der „Prinzessin Wilhelmine".

Hierdurch aber wurde die Bürgerschaft aufs heftigste erzürnt, denn sie sollte verfassungsmäßig bei solchem Anlasse gefragt sein. Sie gab ihrem Unwillen auch in unzweideutigster Weise Ausdruck und veranlaßte einen förmlichen Rattenkönig von Zuschriften. Trotzdem betonte sie dabei jedesmal, daß sie gegen die einmal erteilte Erlaubnis durchaus nichts einzuwenden habe, jedoch niemals ein einseitiges Vorgehen des Senats gutheißen würde.

Da nach altem Sprüchlein der Appetit sich beim Essen einstellt, so kann es gar nicht wundernehmen, wenn die Dampfer bald mit dem Wunsche eines „beschränkten Gütertransportes", wie man sich ausdrückte, hervorkamen. Da es sich nicht um große Massen handeln konnte, wurde dem Antrage auch später Folge gegeben. Denn der ganze verfügbare Laderaum war alles in allem nur 1 bis 2 Last, wenigstens nach der Darstellung von seiten der Dampferleute. Bei größerem Tiefgange würden nämlich die Räder zu tief eintauchen und dadurch schließlich unbrauchbar werden. Eine fernere Erwägung stimmte den Senat günstig, denn es ging von Lübeck nur alle 14, von Kiel aber alle 8 Tage ein Schiff nach Kopenhagen. Die Kaufleute klagten außerdem schon längere Zeit über die mehr und mehr zunehmende Bevorzugung der Rivalin Kiel und redeten der Sache eifrig das Wort. Die Verhandlungen wurden dadurch nicht unerheblich beschleunigt, umsomehr, da man keinem der Lübschen Reisefahrer (d. h. den alten Segelschiffen) großen Schaden zufügen konnte.

Die Erlaubnis konnte aber nur gegen eine Erhöhung der Hafenabgaben erwirkt werden. Statt 200 Mark sollten vom 5. Mai 1830 ab künftig 300 Mark entrichtet werden.

Dagegen beschwerte sich jedoch bereits im nächsten Jahre der Leiter, Nicl. H. Müller, wieder, mit dem Hinweise, daß ein beinahe doppelt so großes Boot als seine „Prinzessin Wilhelmine", nämlich „Friedrich der Sechste" trotz seines verbrieften ihm allein zugestandenen Rechtes die Fahrt nach Kopenhagen aufgenommen hätte. Dies ist nun zuerst im höchsten Grade befremdend und scheint ein schlechtes Licht auf die Lübsche Treue zu werfen, da der Staat bekanntlich an Kapitän Lov und seine Rechtsnachfolger, die beiden Hagen, „das ausschließliche Privilegium" erteilt hatte, Passagiere usw. in einem Dampfboote — zu überführen.

Durch irgend ein Versehen war nun allerdings der Ausgangspunkt der ganzen Verhandlungen mit dem Lübecker Senate, nämlich das königlich dänische Privilegium, nicht mit in die deutsche Urkunde aufgenommen worden; die Lübecker Gerechtsame hätte demnach auch ohne eine solche aus Kopenhagen bestehen bleiben müssen! Es waren aber doch noch genug Zeugen dafür am Leben, daß man jener Zeit nur unter der Voraussetzung des vorhandenen dänischen auch ein Lübisches Vorrecht erteilt hatte!

Der Etatsrat Lauritz Nicolai Hvidt aus Kopenhagen wies 1830 plötzlich eine Bescheinigung der dänischen General-Zollkammer vom 24. April 1830 auf, „daß dem Dampfschiff »Prinzessin Wilhelmine« in Dänemark niemals ein ausschließliches Privilegium für die Paketfahrt zwischen Dänemark und Lübeck erteilt war!"

Darob entspann sich nun ein erbitterter Rechtsstreit, in welchem die benachteiligten Kopenhagener Dampferinteressenten um ihre ganze Existenz zu kämpfen hatten.

Kapitän Lov klagte dem Senate zu Lübeck: „Er habe, als weder Engländer Holländer noch Russen, geschweige denn die Bürger Lübecks, sich an das Wagnis gemacht hätten, Dampfboote hineinzusenden in die Ostsee, allein den Mut besessen, auf seine eigene Kosten und Gefahr dieses Risiko zu laufen! Durch die Huld eines Hochedlen Rates sei ihm Schutz und jegliche Förderung versprochen! Nun aber gestatte man dem Schiffe „Frederick der Sechste" genau so wie seinem Dampfboote, Passagiere und Effekten in Travemünde zu landen. Ihm werde hier die Justiz verweigert, denn man habe von den Gerichten, die sich in seiner Angelegenheit alle nicht zuständig erklärten, abgelehnt, seine Gegner vorzuladen. Da er aber zur Gerechtigkeit des Senates ein festes Vertrauen habe, so sei er gar nicht besorgt, daß selbiger eine fernere Antastung seines Privilegs dulden, geschweige denn es willkürlich aufheben werde!

Ob Lov nun in gutem Glauben gehandelt und die ihm 1823 in Kopenhagen gemachten Zusagen als bindend und von der Tragweite angesehen hat, die er ihnen selbst beilegte, oder ob er sich dreist mit niemals besessenen Vorrechten gebrüstet, die Lübschen Behörden also frech mystifiziert hat, ist aus den Akten nicht klarzustellen gewesen. Jedenfalls hat Lov keine Mühe und Kosten gescheut, sein, wenn vielleicht auch nur vermeintliches, Recht bis zum äußersten durchzufechten! Bis ins Jahr 1837 hinein zieht sich der Prozeß hin, das Oberappellationsgericht verlangte in salomonischer Weisheit vor Einleitung weiterer Schritte zuerst die Vorlage des dänischen Privilegiums und forderte, da jenes nicht beigebracht wurde oder werden konnte, dann die Rücklieferung des Lübeckischen Freibriefes. Ob das nun später geschehen ist, war aus dem Material nicht ersichtlich. —

Juristen von Beruf sprachen sich jener Zeit darüber aus, ob die Inhaber zur Ablieferung verpflichtet seien oder nicht, konnten aber zu keinem einheitlichen Ergebnis gelangen, da die Meinungen zu weit auseinander gingen. — Jedenfalls ist die Sache etwas dunkel geblieben.

Ein späterer Bericht des Ministerresidenten Pauli vom 10. Juni 1830 belehrt uns dann über die Geschäftslage der älteren Linie, die sich der jüngeren Nebenbuhlerin nicht hatte erwehren können. Die Vertreter, Gebrüder Hagen, klagten über den geringfügigen Ertrag der Fahrten, den ihnen das viel größere und mit bedeutend stärkerer Maschine ausgerüstete neue Boot noch erheblich schmälerte.

Hvidt beabsichtigte sogar, die älteren Konkurrenten ganz herauszudrängen und kündigte deshalb zwei Reisen die Woche an, abwechselnd Kiel und Lübeck anlaufend. Da seine Dampfer mehr Fahrt als die alten Lovschen machten, sollten auf die Überfahrt in Zukunft nur noch 16 bis 18 Stunden kommen. Die Schiffe würden, wie er vorhatte, Kopenhagen gleich nach Ankunft der Norweger Boote am Donnerstag nachmittag verlassen und sollten am Freitag vormittag gegen 10 Uhr in Travemünde anlangen. Die Rückreise mußte darauf abends 7 Uhr angetreten werden, damit man am Sonnabend mittag wieder in Kopenhagen war und den Sonntag als Ruhetag genießen konnte. Die Tage vom Montag bis Mittwoch sollten aber für die Kieler Tour verwendet werden. Nach diesem Fahrplan hat man den Akten gemäß bis ins Jahr 1841 hinein gearbeitet; die Gesellschaft scheint auch zur Zufriedenheit gefahren zu haben, denn die anfangs gewährten Vergünstigungen wurden immer von neuem

nachgesucht und auch bewilligt, im letztgenannten Jahre die Bauschgebühr für Last- und Hafengelder sogar bis auf 400 Mark erhöht.

Inzwischen war man aber von neuem aufmerksam geworden auf früher geknüpfte Handelsverbindungen mit dem Norden. „Sie sind", schreibt das Kommerzkollegium, „vormals blühend und eine Quelle des Wohlstandes unserer Stadt gewesen. Umschwung der Verhältnisse und andere Lebensbedingungen mögen das ihrige getan haben, die alten Pfade zu veröden, so zeigt doch Hamburgs Beispiel, daß ein Zwischenhandel in jenen Ländern (Norwegen und Südschweden) nicht allein möglich, sondern sogar mit sehr gutem Erfolge zu betreiben ist." — Man wurde wieder aufmerksam auf jene verlorenen Gebiete und bahnte sich neue Wege.

Während Lübeck sonst nicht gerade verhätschelt wurde durch den dänischen Nachbar, so zog es doch auch einmal Nutzen aus seiner geographischen Lage, als der Weg nach Kopenhagen in den Kriegsjahren 1849 und 1850 durch Schleswig-Holstein zur Unmöglichkeit geworden war. Damals blühte der Weizen für die die Post befördernden Boote, denn nun mußte die Post mit Zinsen zurückerstatten, was sie den Dampfern früher in den Weg gelegt hatte. Die Summe von 3000 Mark ist schon erwähnt worden, die dem damals neutralen Lübecker Boote „Lübeck", Kapitän Zuhr, gezahlt werden mußte für die Beförderung der Postsachen.

Wismar scheint sich jener Zeit ebenfalls um des Dänen Gunst sehr bemüht zu haben, denn es schaffte sich sofort kleine Dampfer an, um sie Dänemark im Falle einer Blockade Travemündes anzubieten, die Post nach drüben zu schaffen. Daß man in Lübeck alles tat, dies zu hintertreiben, ist selbstverständlich. Es sei nur kurz erwähnt, daß man sogar dem Gedanken, im Falle eintretenden strengen Winters die Post durch Eisboote nach Fehmarn und von dort nach Dänemark hinüberzubringen, näher getreten war.

Wir begegnen später einem englischen Dampfer „Harlequin", Kapitän James Milne, der früher Stettin aufgesucht hatte, ohne dort Seide zu spinnen, auf hiesiger Fahrt, abwechselnd mit Rostock. Im Jahre 1849 versuchte Wismar, uns die von den englischen Booten „Martello", Kapitän Blackwood, und „Mercator", Kapitän Cook, unterhaltene Verbindung abspenstig zu machen, hatte aber ebenfalls keinen Erfolg bei diesen nachbarlichen Anstrengungen.

Jedoch die Bestrebungen, die geknüpften Fäden über Kopenhagen hinaus auszudehnen, wollten zuerst nicht gelingen. Ein versuchsweise von Norwegen nach Kiel geschickter Dampfer „Carl Johann" hatte sich als zu schwach und nicht seetüchtig erwiesen, als man diese Verbindung der alten Rivalin Kiel nun von Lübeck aus zu entreißen versuchte.

Daß sich aber im Laufe der ersten Jahre nach Begründung der Petersburger Linie auch andere russische Häfen um Dampferverbindung bemühten, ist selbstverständlich. So kann es nicht verwundern, wenn schon 1832 Anstrengungen gemacht werden, auch Riga diese Vorteile zu schaffen. Der bekannte N. H. Müller steht wieder mitten in dieser Bewegung und sucht, frühere Erfahrungen ausnutzend, dem neuesten Unternehmen vorteilhafte Privilegien zu schaffen. Doch in der Erteilung solcher Bevorrechtigungen war der Senat jetzt auch zurückhaltend geworden. Er bedeutete dem Gesuchsteller, zuerst den vollgültigen Nachweis zu liefern, daß ihm in den anzulaufenden

Digitized by Google

russischen Häfen ein gleiches Vorrecht verliehen sei. Dazu war jener auch imstande, kam aber der Aufforderung immerhin erst im Jahre 1833 nach. Dem ersten Schiffe wurde ein Liegeplatz innerhalb des „Baumes" angewiesen. Um nun etwaigen Zollschwierigkeiten bei Einnahme der Steinkohlen zu entgehen, durfte er erst 1 Stunde vor Abgang des Schiffes aus dem Baum-(Zoll-)gebiet herausholen, es wurde jedoch schließlich gestattet, das Brennmaterial unter gewissen Zahlungserleichterungen im Hafen selbst zu bunkern. Der in Stockholm „von Eichen- und Föhrenholz auf Kravell" gebaute „Stockholm" war nach schwedischem Verfahren gemessen und gab den Steuereinnehmern erst wieder Gelegenheit, sich im Umrechnen von Stockholmer in Lübecker Kommerzlasten zu üben. Als „Alexander Nikolajewitsch" fuhr dann dies Fahrzeug später geraume Zeit. 1845 verkehrt schon die „Düna", Kapitän Gustav Böhm, unter russischer Flagge abwechselnd zwischen Lübeck und Stettin mit Riga, gab aber 1849 die Reisen nach der Odermündung als zu wenig erfolgreich auf, um schließlich 1852 der Riga—Lübecker Dampfschiffahrts-Gesellschaft Platz zu machen. Peter Hinrich Rodde und Wasserbaudirektor Müller hatten sich nach einer Rundreise bei den englischen Werften entschlossen, im Auftrage der in Lübeck gebildeten Aktiengesellschaft bei Caird & Co. in Glasgow zu bauen. Die unter Lübscher Flagge zu bestellende „Riga—Lübeck" sollte bei einer Konventionalstrafe von 10 Pfd. Sterl. täglich ultimo Mai 1852 abgeliefert werden. „Ein Räderdampfer erster Klasse", wie es im Baukontrakt hieß, „142 Fuß Länge, 21 Fuß Breite und 300 Tonnen (hier zum ersten Male statt der Kommerzlasten angewandt) groß. Er soll zwei oszillierende Maschinen von 120 Pferdstärken führen und als Zweimastschoner getakelt werden. Bei 110 Tonnen Ladung darf er nur 8,5 Fuß tief gehen und muß 30 Passagiere 1. Klasse (8 Damen, 22 Herren) sowie 12 in der 2. Kajüte aufnehmen können."

Daß man den eigenen Landeskindern dieselben Vergünstigungen gewähren mußte, wie der jetzt oft angefeindeten Flagge, die so lange den Petersburger Verkehr vermittelt hatte, ist wohl nicht anders zu erwarten. Ebenso wird niemand überrascht sein, wenn auch dem 1858 erscheinenden zweiten und, um Arbeit zu sparen, damals gleich in blanco allen noch künftig zu erwartenden Rigaer Booten dieselben Vorrechte verliehen wurden.

Inzwischen waren auch schon andere Konkurrenten für die Petersburger Linie entstanden. Das neue St. Petersburg—Lübecker Dampfschiffahrtsunternehmen war gegründet worden. Am 22. Dezember 1852 hatte der Senat die Statuten bestätigt und auch auf diesem Kurse jetzt die Lübeckische Flagge sich entfalten sehen. Wenn noch die Namen der ersten drei Dampfer „Helix", „Trave" und „Newa" angegeben werden, so darf dann auch nicht unerwähnt bleiben, daß sich abermals Schwierigkeiten neuer Art einstellten, wenn die sonst in regelmäßiger Fahrt beschäftigten Dampfer zur Vornahme einer im Heimatshafen nicht zu beschaffenden Reparatur oder, um zu docken, Stettin aufsuchen mußten. Die Ermäßigung der Abgaben sollte nur so lange eintreten, als die Boote nicht von ihren regelmäßigen Touren abwichen. Nun bedurfte es langer Zeit, die in Betracht kommenden Stellen zu überzeugen, daß ein Abstecher nach Stettin zu angegebenem Zwecke oder der Besuch der Patentslip von Rostock unmöglich als ein „Aufgeben der regelmäßigen Route", sondern doch nur einzig und allein als eine Betriebsstörung zu betrachten sei.

Daß man das neue Verkehrsmittel der Dampferfahrt mittlerweile auch auf den finnischen Seehandel anwenden wollte, ist ein Ergebnis der Zeitumstände. Schon fing man an, dort, wo die Dampfschiffe zuerst aufgetaucht waren, veraltetes Material abzustoßen. Dies wurde dann für die weniger rauhe Ostsee erworben und auf neuen Linien eingestellt. So hatten Freunde des Fortschrittes im Winter 1849/50 auf einer Auktion in Bremen ein eisernes Schraubenschiff „Hengist", Kapitän Möller, gekauft, um eine finnische Küstenschiffahrt ins Leben zu rufen. Das Schiff lief auf der Reise von Bremen nach seinem neuen Heimatland auch Lübeck an, wurde unter russische Flagge gestellt und als Eigentum jener Nation registriert. Die Reise ging von da nach Helsingfors, Petersburg und Finnland. Diese Fahrt wurde bis Uleåborg ausgedehnt, fand jedoch später bei Eskenaes ein unerwünschtes Ende, als der Lotse den „Hengist" auf Strand setzte und so schwer beschädigte, daß er im „Dry-Dock" zu Norrköping reparieren mußte. Als er nach beschaffter Ausbesserung wiederum ladefertig in Abo lag, wollte die Zollbehörde den Dampfer nicht ausklarieren lassen. Denn ein kaiserlicher Ukas vom 15. August 1851 bedingte für jeden Dampfer, der mit dem Auslande verkehren und vor allem Passagierfahrt betreiben wollte, die zuvorige Genehmigung des Zaren. Das Schiff lag zum Ausgehen bereit, die Besatzung war schon einige Zeit an Bord, die Erlaubnis konnte aber voraussichtlich nicht vor Monaten eintreffen. Da war guter Rat teuer, ein finnischer Kapitän mußte dem Gesetze nach das Schiff leiten. Schon der Sprache wegen wäre es schwierig gewesen, anders zu verfahren. Man glaubte nun allen diesen Mißhelligkeiten am leichtesten aus dem Wege zu gehen durch einen Wechsel der Flagge. Doch auch so schuf man sich nur neue Verlegenheiten. Kein Lübecker Schiffer wollte sich als sogenannter Flaggenkapitän hergeben. Nominell sollte er dann auf dem Papiere als verantwortlicher Leiter figurieren, während in Wirklichkeit einem Finnen das Kommando zugestanden hätte. Nein, dies ließ die Selbstachtung der alten hanseatischen Seeleute nicht zu. Auch im Lübischen Rate waren schon deswegen Bedenken entstanden. Eine geplante Umgehung des Gesetzes sollte durch irgend welches Zugeständnis von seiten der Obrigkeit gewiß nicht erleichtert werden.

Schließlich wollte, was schon erwähnt, auch der Zolldirektor in Åbo nicht ohne weiteres dazu schweigen, daß ein Lübecker Dampfer mit finnischen Untertanen davonfuhr, während die Lübischen Vorschriften ebenso wenig guthießen, daß Ausländer das Fahrzeug bemannt hatten. Kurz und gut, die Sachlage war schließlich so verwickelt geworden, daß Gesandtschaften, Konsuln, sogar der mächtige Nesselrode, sich, amtlich und durch private Schreiben dazu bewogen, der Geschädigten annahmen. Es wird außer dem „moralischen Nachteil" von einem „pekuniären Verluste" von über 8000 Mark in den Akten berichtet.

So kann man es den Eignern nicht verdenken, wenn sie den „Hengist" nicht wieder auf diese Reise schicken mochten. Er wurde deshalb in die Stockholmer Fahrt eingestellt, da zudem auch Kriegszeiten hereinbrachen und den Handel mit Rußland noch mehr erschwerten. Dies hatte einen lebhaften Verkehr der Rigaer Boote mit Memel hervorgerufen, wo zu der Zeit so viel Gut sich angehäuft hatte, daß die genannten Schiffe es nicht mehr bewältigen konnten. Erst 1856 sollte „Hengist" seine ursprünglich für ihn bestimmte Route wieder aufnehmen. Das Weitere hierüber inter-

essiert jedoch an dieser Stelle nicht weiter, da es nicht mehr zu den Anfängen der Dampferfahrt zu zählen ist. Die Abhandlung bliebe aber unvollständig, wenn nicht auch die bereits bei „Hengist“ schon erwähnten Stockholmer noch einer kurzen Besprechung unterzogen würden.

Herr N. H. Müller findet sich auch hier wieder unter den Vorkämpfern für Zollerleichterungen und die dem Leser bereits geläufigen sonstigen Vorrechte der neuen Linien. Er petitionierte bereits 1831: „Kein Lübecker würde durch diese Fahrt geschädigt; niemand könne verlieren, das Gemeinwesen nur Gewinn durch diese Verbindung einheimsen!“ Schon weiter oben ist die „Beurs van Amsterdam“ erwähnt, sie kam bei schließlicher Eröffnung der Fahrt nicht mehr zur Einstellung; „Prins Frederick der Nederlanden“ mußte an ihre Stelle treten. Im Jahre 1836 finden wir noch einen englischen Dampfer „Cornubia“, Kapitän Gallwey, auf derselben Fahrt, der später durch den größeren „St. George“, Kapitän Waters, abgelöst wurde, nicht ohne vorher wegen Modifizierung der teilweise erlassenen Abgaben lange Verhandlungen zu veranlassen.

Aber schon im Jahre 1838 taucht der schwedische Dampfer „Svithiod“ auf. „Er soll mit Benutzung der neuesten Entdeckungen in der Mechanik, mit aller nur erreichbaren Solidität und auch Eleganz erbaut werden.“ Der König von Schweden bewilligte diesem ersten schwedischen, zur Paketfahrt nach einem deutschen Ostseehafen bestimmten Dampfboote für immer Befreiung von allen Feuer-, Baken- und Schiffahrtsabgaben sowie Gebühren für Lotsen, wenn deren Hilfe nicht verlangt wird. (30. März 1838.)

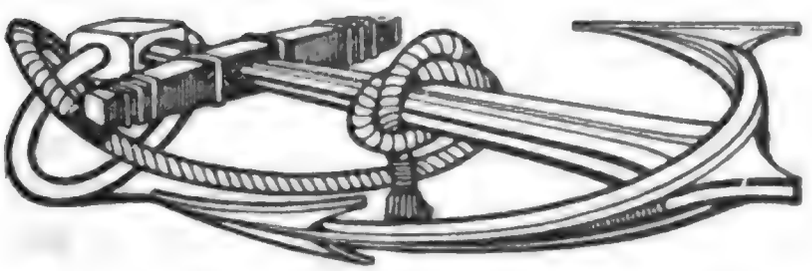
Aus einem Schriftstücke des Jahres 1839 geht hervor, daß sich die Tüchtigkeit und Schnelligkeit des neuen Schiffes aufs beste bewährt habe, so daß Lübeck nicht umhin konnte, ebenfalls Erleichterungen in größerem Maßstabe zu bewilligen.

Doch auch in den Nachbarhäfen wußte man dies zu beurteilen und wünschte demgemäß, etwas von diesen neuen Errungenschaften nach dort hinüberzuziehen. Die dänische Regierung machte, nach einem Berichte des Lübecker Konsuls Michaelson in Stockholm vom Jahre 1841, energische Anstrengungen, sich die Reederei des „Svithiod“ herauszuholen, indem sie auf die Kiel—Hamburger Bahnverbindung hinwies. Trotzdem der diplomatische Vertreter der Hansestadt auf die einer Bahnverbindung nahezu das Gleichgewicht haltende Lübeck—Oldesloer Chaussee (!) hinwies, konnte er doch nicht verhindern, daß „Svithiod“ zu einer Versuchsreise nach Kiel beordert wurde, um den Hafen zu sondieren und die Ansteuerungsverhältnisse gründlich zu prüfen. Diese Erfolge des Danebrog ließen auch die Regierung des großen preußischen Nachbars nicht ferner ruhig schlafen. In aller Stille begab sich der preußische Geheimrat Schmückert nach Schweden mit dem Auftrage, dort Stimmung für Stettin zu machen.

Zur großen Beruhigung Lübecks wurde der schnelle schwedische Dampfer beim Beginne der Fahrt wieder auf den alten Kurs gebracht; die Travemünder hatten sogar bald die Freude, nicht nur den bliebten „Svithiod“ im Frühjahr begrüßen zu können, sie durften sogar noch ein zweites Boot, den „Gauthiod“, auf dieser Linie willkommen heißen!

Welche große Anzahl Reisen nun beide Dampfer im Laufe der Jahre glücklich zurücklegten, ist schon früher erwähnt worden. Zum Andenken an diese ersten Träger der

Verbindung Schwedens mit Lübeck auf dem Dampferwege tragen zwei Ersatzbauten noch heute diese berühmten Namen und durchschneiden, schon in der zweiten Generation nicht mehr zu den „Jüngsten" rechnend, noch gegenwärtig als schmucke, wohlgehaltene Passagierschiffe die seit jenen Tagen viel weniger krummen Buchten des wohlkorrigierten Traverevieres. Die schwedische Flagge weht hier zumeist von den vielen Postschiffen, doch haben die schönen Dampfer der Halland-Linie seit lange die ersten Kopenhagener Boote abgelöst, die ihrer Zeit auch einmal eine Weile einem den Danebrog führenden Schiffe, dem „Thorwaldsen", hatten Platz machen müssen. Schon für diesen wurden vor Dezennien die schmalen Strecken des Flusses zur Nachtzeit notdürftig mit Leitfeuern versehen, um auch noch nach Eintritt der Dunkelheit Lübeck erreichen zu können, indem man einfach Ankerlaternen an den Flußwindungen aufstellte. Doch weder dieses dänische, noch die jetzigen schwedischen Boote können mehr zu „den ersten" Dampfern in der Ostsee gerechnet werden und müssen deshalb weiter außer Betracht bleiben.



Digitized by Google

Zum 50jährigen Bestehen des Marine-Baubeamtenkorps.

Am 7. Juli dieses Jahres werden 50 Jahre seit Erlaß der Königlichen Kabinettsordre verflossen sein, welche die Einrichtung eines Baubeamtenkorps in der damaligen Königlich Preußischen Marine anordnet.

Das Sprichwort: „Tempora mutantur et nos mutamur in illis“ kann wohl mehr als bei anderen Fächern auf den deutschen Kriegsschiffbau Anwendung finden.

Jahrhundertelang hatte eine Zunft alter Meister in handwerksmäßiger Anlehnung an vorhandene Muster ohne wesentlichen Fortschritt hölzerne Segelkriegsschiffe gebaut. Wissenschaftliche Grundlagen für den Bau fehlten; Hauptwert wurde auf die Wahl gefälliger und praktischer Schiffsformen und den architektonischen Schmuck des Fahrzeugs gelegt.

In diese Verhältnisse kam Strömung, als mit der Vervollkommnung der Eisen- und Stahlindustrie der Ruf nach eisernen Schiffen und Dampfmaschinenantrieb laut wurde. Der alte Meister hatte ausgedient und verschwand allmählich; an seine Stelle trat immer mehr der moderne, in den mathematischen und physikalischen Disziplinen geschulte Konstrukteur, welcher die schwierigen Probleme des Eisenschiffbaus und des Schiffsmaschinenbaus zu bewältigen imstande war.

In diese Zeit des Übergangs fällt die Gründung des Marine-Baubeamtenkorps. Seine ersten Mitglieder hatten mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen, unter anderem auch, weil die Gelegenheiten zum systematischen Studium damals noch unvollkommen waren, und die erforderlichen Kenntnisse zum größten Teil auf autodidaktischem Wege erworben werden mußten. Diesen ursprünglichen Zuständen gegenüber steht jetzt eine hochentwickelte wissenschaftliche Ausbildung unserer Marinebaubeamten, welche derjenigen anderer Fakultäten in keiner Weise nachsteht. In den ersten fünfzig Jahren hat sich ferner der deutsche Kriegsschiffbau aus dem Stadium der Empirie heraus zu einer Wissenschaft entwickelt und befindet sich heute auf der gleichen Höhe der wissenschaftlichen Behandlung wie die anderen Disziplinen.

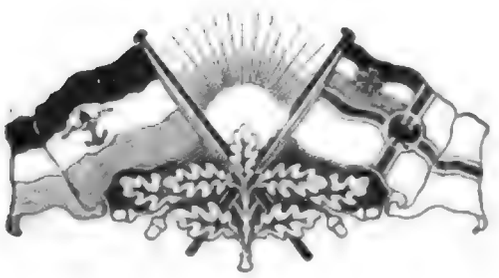
Wesentlich sind auch die Erfolge auf technisch-nationalem Gebiete. Bis in die siebziger Jahre stand der deutsche Kriegsschiffbau völlig unter dem Einflusse der Engländer und Franzosen. Was wir damals an Kriegsschiffen besaßen, war entweder nach englischen und französischen Vorbildern gebaut oder stammte sogar direkt aus diesen Ländern. Erinnert sei daran, daß viele unserer ersten Kriegsschiffe auf ausländischen Werften erbaut worden sind, z. B. der Kreuzer „Augusta“, die Panzerschiffe „Arminius“, „Prinz Adalbert“, „Friedrich Carl“, „König Wilhelm“, „Kaiser“ und „Deutschland“. Diese Verhältnisse haben sich glücklicherweise gänzlich geändert. Mit der wissenschaftlichen Behandlung der Materie schwanden die Furcht vor der Initiative und das Bestreben, ängstlich an den Vorbildern des Auslandes zu kleben: heute sind wir frei von dem technischen Einflusse und den Werften des Auslandes und besitzen einen selbständigen, den deutschen Marineverhältnissen angepaßten, nationalen Kriegsschiffbau.

Die Tätigkeit unseres Marine-Baubeamtenkorps ist aber nicht nur von Einfluß auf den deutschen Kriegsschiffbau gewesen, sondern hat auch anregend und fördernd auf viele heimische Industriezweige gewirkt, welche mit dem Kriegsschiffbau in Berührung kommen. Der Aufschwung, welchen z. B. in neuerer Zeit unsere Stahl- und Eisenindustrie genommen hat, ist zum nicht geringen Teil auf die Fühlung zurückzuführen, welche dieselbe dauernd mit den Schiffbau- und Maschinenbaukreisen unserer Marine gehabt hat.

Die Erfolge der deutschen Kriegsschiffbauer sind auch von dem Auslande anerkannt worden. So wurde u. a. dem früheren Chefkonstrukteur der deutschen Marine, dem Wirklichen Geheimen Admiralitätsrat Dietrich das Ehrenpräsidium des internationalen Engineering-Kongresses in Chicago übertragen; die internationale Institution of naval architects ehrte ihn durch Verleihung ihrer höchsten Auszeichnung, der goldenen Medaille.

Mögen diesen ersten 50 Jahren weitere Jahre erfolgreichen Schaffens folgen und die deutschen Kriegsschiffe — nunmehr ein Produkt reindeutscher Arbeit — berufen sein, unter Leitung ihrer Führer im Ernstfalle die Erwartungen zu erfüllen, welche Kaiser und Reich auf sie setzen.

C.



Digitized by Google

Rundschau in fremden Marinen.

England. Der Besuch Seiner Majestät des Königs Edward VII. in Kiel, wo die gesamte moderne deutsche Flotte zu seinem Empfange bereit liegt, steht augenblicklich im Vordergrunde des allgemeinen Interesses und wird, je nach der Richtung der Zeitschriften, in der Fachpresse mit den verschiedensten Kommentaren versehen. Die Zusammensetzung des königlichen Gefolges, dem unter anderen der Erste Lord der englischen Admiralität, Lord Selborne, der Direktor des Naval Intelligence Department, Captain Prinz Louis von Battenberg, sowie der frühere Attachee in Tokio, Captain Troubridge, angehören, läßt erkennen, daß man die Gelegenheit benutzen wird, um mit kritischen Augen die moderne deutsche Flotte zu prüfen, von der ein großer Teil der englischen Presse seit Jahren mit großer Ausdauer behauptet, sie werde nur gegen England gebaut. Die Eskorte der königlichen Jacht „Victoria and Albert" übersteigt nicht die bei den sonstigen Reisen des Königs übliche Stärke von vier Kreuzern und einer Anzahl von Torpedobootszerstörern. Sie besteht aus den beiden Panzerkreuzern „Essex" und „Bedford", den beiden geschützten Kreuzern „Juno" und „Dido", den Torpedobootszerstörern „Cheerwell", „Greyhound", „Roebuck", „Falcon", „Racehorse", „Dove".

Der zum Herbst d. J. erwartete Rücktritt des Admirals Kerr von der Stelle als Erster Seelord wird im Oktober d. J. erfolgen. Zu seinem Nachfolger wurde Admiral Fisher, der Stationschef von Portsmouth, ernannt. Dieser findet in dem jetzigen Commander in chief der nordatlantischen Station, Vizeadmiral Douglas, einen Nachfolger. Admiral Douglas' Kommando wurde dem Vizeadmiral Bosanquet, dem früheren Chef des ostindischen Geschwaders, übertragen. Mit der Ernennung des Admirals Fisher zum Ersten Seelord wird den allgemeinen Wünschen der Marine Rechnung getragen, da er als der befähigtste der höheren englischen Seebefehlshaber gilt. Aller Voraussicht nach werden während seiner Amtsführung noch weitere ebenso einschneidende Reorganisationen eintreten, wie die von ihm als Zweitem Seelord vorgenommene Personalreorganisation.

Die von Admiral Fisher als Mitglied der Esher-Kommission befürwortete Einrichtung eines ständigen Sekretariats des National Defence Committee ist jetzt begonnen worden. Das dritte Mitglied dieser Kommission, Kolonel Clarke, wird zum Sekretär ernannt, die Stelle des seemännischen Mitgliedes des Sekretariats dem Captain Ofley übertragen, der sich durch sein Kommando als Marineattachee zu verschiedenen englischen Botschaften eine große Kenntnis der Einrichtungen und Leistungsfähigkeiten der fremden Marinen erworben hat.

Auch die nach den Vorschlägen der Esher-Kommission begonnene völlige Umgestaltung des Kriegsministeriums und der Armeeorganisation schreitet rüstig vorwärts. Die größten Schwierigkeiten scheint die Modernisierung der Miliz- und Volunteerformation zu machen. Eine im April v. J. eingesetzte Königliche Kommission zur Prüfung dieser Frage macht zwar einige Vorschläge, wie die Leistungsfähigkeit der Miliz und der Volounteers unter Beibehaltung des bisherigen Systems gehoben werden kann, kommt aber dann in der Mehrheit zu dem Schluß, daß mit dem ganzen System gebrochen und zu einer Art allgemeiner Wehrpflicht übergegangen werden müßte. Sie sagt: We are convinced that only by the adoption of these principles can an army for home defence, adequate in strength and military efficiency to defeat an invader, be raised and maintained in the United Kingdom. Bei der allgemeinen

Digitized by Google

Abneigung gegen die allgemeine Dienstpflicht hat dieser Vorschlag zu einer Interpellation der Regierung im Unterhause geführt, ob die Absicht bestehe, die Vorschläge der Kommission zur Ausführung zu bringen. Mr. Balfour verneinte dies. Der Vorschlag wird aber als ständige Rechtfertigung für weitere Steigerungen in den Ausgaben für Armee und Marine und besonders für etwaige hierzu notwendige Steuererhöhungen dienen. Dies tritt bereits bei der kürzlich erfolgten Erhöhung der Einkommensteuer in die Erscheinung. Die laufenden englischen Staatsausgaben sind seit 1895 um rund 49 Millionen Pfund gestiegen; hiervon entfallen 40 Millionen auf die Marine- und Armeebudgets.

— Personal. Nach dem Abkommen mit der Commonwealth in Neuseeland soll ein Teil der Besatzung der auf der australischen Station stationierten Schiffe Australier oder Neuseeländer sein. Die Bestimmungen für den Eintritt sind jetzt erlassen. Die Seeleute müssen beim Eintritt zwischen dem 18. bis 35., die Schiffsjungen zwischen dem 15. bis 17. Lebensjahre stehen. Die Dienstverpflichtung erstreckt sich auf einen Zeitraum von 5 Jahren (non continuous Service). Außer der gewöhnlichen Löhnung erhalten die Leute als Ersatz für die fortfallende Pensionsberechtigung eine tägliche Zulage, die in eine Sparkasse gezahlt wird, und zwar: Jungen unter 18 Jahren 1 Shilling pro Tag, Seeleute 2 Shilling, alle höheren Dienstgrade 3 Shilling. Nach Ablauf der ersten 5 Jahre können die Leute von 5 zu 5 Jahren bis zum 50. Lebensjahre weiter kapitulieren oder in die Naval-Reserve übertreten. In der letzteren müssen sie 23 Tage in jedem Jahre üben; sie erhalten ein jährliches Handgeld von 8 Pfd. Sterl. und 5 Shilling für jeden Übungstag.

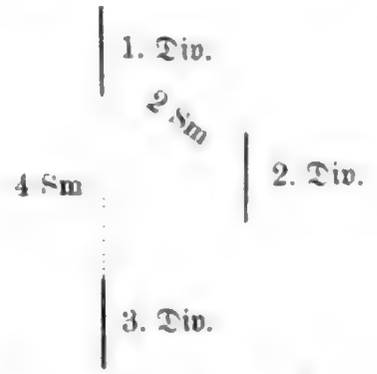
— Manöver. Über die Art der diesjährigen großen Sommermanöver verlautet noch nichts Bestimmtes; daß solche abgehalten werden, scheint außer Zweifel zu stehen. Vielfach wird behauptet, es sollten größere Landungsübungen entweder im Kanal oder in der Nordsee ausgeführt werden.

Die gemeinschaftlichen taktischen Übungen des Mittelmeer-, Kanal- und heimischen Kreuzergeschwaders kamen in den letzten Tagen des Mai in Gibraltar zum Abschluß. Von dem bereits in der vormonatlichen Rundschau erwähnten Manöver zwischen dem Vizeadmiral Domvile (C-Flotte) und Vizeadmiral Lord Beresford (X-Flottte) bringt der „Naval and Military Record“ vom 26. Mai einige Skizzen, die noch nicht gestatten, sich ein klares Bild von dem Manöver zu machen. Nach den Skizzen suchte die C-Flotte durch Hin- und Herschwenken den Gegner über ihre wahre Absicht zu täuschen und zu falschen Manövern zu verleiten. Die Kreuzer der C-Flotte fuhren in Feuerlee mit den Zerstörern, die der X-Flotte in zwei Gruppen seitlich vor der Spitze und hinter der Queue. Das Bemerkenswerte an dem Manöver ist die Detachierung der schnellen „Duncan“-Division von der C-Flotte gegen die zur Umfassung der Queue der Flotte vorgehenden X-Kreuzer. Die Linienschiffe wurden an Stelle der Panzerkreuzer verwendet. Vielleicht steht die ganz unerwartet befohlene Verstärkung der Mittelmeerflotte durch zwei Panzerkreuzer an Stelle von zwei geschützten Kreuzern mit den Schlußfolgerungen aus diesen Übungen in engem Zusammenhang. Das Gefechtsbild endete im Artillerie- und Torpedokampf auf gleichen Kursen; die hierbei mit Manöverköpfen geschossenen Torpedos sollen nur selten getroffen haben.

Das andere Manöver von allgemeinem Interesse fand zum Schluß auf der Reise von Pollenza nach Gibraltar statt. Der größte Teil der Kreuzer und Torpedoboote wurde vorausgeschickt, um die infolge von angenommenen Havarien nur mit geringer Geschwindigkeit marschierende Linienschiffsflotte auf dem Wege nach Gibraltar anzugreifen. Es standen hierzu drei Nächte zur Verfügung. Die Linienschiffe waren von fünf Kreuzern — unter diesen drei Panzerkreuzer — und vier langsamen Torpedobootszerstörern begleitet. Der erste Teil der angreifenden Torpedoboote wurde bei Cabrera Isl. von den voraus rekognoszierenden Kreuzern entdeckt, zerstreut und ver-

Digitized by Google

nichtet, da er nur von kleinen geschützten Kreuzern begleitet war. Die zweite Torpedobootslinie war zwischen Almeria und Tres Forcas ausgelegt. Das Gros mußte hier in der letzten Nacht passieren. Infolge der hellen Mondnacht kamen nur einige Boote zum Angriff, aber auch erfolglos. Das Linienschiffsgros marschierte in den Nächten abgeblendet, in aufgelöster Ordnung, mit 4 Seemeilen Geschwindigkeit und ausgebrachten Torpedonetzen.



Bei diesen Angriffen kam der Zerstörer „Foam" in Kollision mit einer französischen Barke und erlitt schwerere Beschädigungen.

Am 28. Mai ging die vereinte Flotte vor Gibraltar zu Anker und löste sich hier nach 8tägigem Aufenthalte auf. Bei den Wettexerzitien mit Torpedonetzen und im Kohlennehmen schlug die Kanalflotte fast immer die Mittelmeerflotte, trotzdem unter der Besatzung der ersteren sehr viele junge Mannschaften waren. Lord Beresford sprach den Schiffen bei der Rückkehr nach England seine unbeschränkte Anerkennung aus. Die beste Leistung im Netzesetzen hatte „Jupiter" mit 1 Minute 40 Sekunden, im Netzebergen „Queen" mit 2 Minuten 45 Sekunden. Die besten Resultate bei der Kohlenübernahme aus Dampfern in Palma erzielte „Caesar" mit einer Durchschnittsleistung von 146 Tonnen pro Stunde.

— Geschwader. Die Home-Flotte, aus den Linienschiffen „Exmouth", „Russell", „Revenge", „Royal Sovereign", „Royal Oak", „Hood", „Empreß of India" bestehend, befindet sich seit dem 17. Juni nach beendeten Reparaturarbeiten in Berehaven. Die neuen Linienschiffe „Triumph" und „Swiftsure" stellen am 21. Juni in Dienst; nach den Sommermanövern wird „Hood" ohne Ersatz außer Dienst gestellt. Die zur Flotte gehörenden Kreuzer „Essex", „Bedford", „Juno", „Dido" bilden die Eskorte des Königs auf seiner Reise nach Kiel.

Die Torpedobootszerstörerflottillen setzten ihre Übungsfahrten einzeln fort. Ein Teil der Portsmouth-Flottille war Anfang Juni mit Übungen zum Abfangen und zum Beschießen von Unterseebooten beschäftigt. Die Methode, ein Geschwader durch Netze gegen Unterseeboote zu schützen und die Unterseeboote durch Netze zu fangen, soll sich als sehr wirksam erwiesen haben. Genaueres ist über diese Übungen nicht in die Öffentlichkeit gedrungen. Die Unterseeboote machten auf der anderen Seite Versuche, die Netze mit Hilfe von Netzscheren zu durchschießen. Auf dem Torpedobootszerstörer „Succeß" der Portsmouth-Flottille explodierte auf einer Kreuztour an der irischen Küste ein Wasserrohr, wodurch vier Mann schwer verletzt wurden.

Die heimische Kreuzerdivision war erst nach Schluß der gemeinschaftlichen Manöver mit der übrigen Flotte im Mittelmeer vereint, „Monmouth" und „Donegal" konnten an ihnen nicht mehr teilnehmen. Am 4. Juni ging sie zu Aufklärungsübungen mit den Mittelmeerkreuzern und dreizehn Torpedobootszerstörern nach der Rosasbucht, dem Golf von St. Juan und Ajaccio und soll Ende Juni in Gibraltar sein.

Die Kanalflotte trat ebenfalls am 4. Juni von Gibraltar die Rückreise nach England an, wo sie am 9./10. Juni eintraf; die Schiffe werden auf die Werften detachiert. „Jupiter" war bereits früher wegen größerer Überholungsarbeiten zurückgeschickt, wahrscheinlich wird sie Mitte Juli durch den „Magnificent" abgelöst werden.

Digitized by Google

Der Kontreadmiral Bridgeman hißt am 25. Juni seine Flagge als zweiter Admiral an Stelle des Konteradmirals Lambton auf „Victorious".

Von der Mittelmeerflotte blieb das Gros unter Admiral Domville bis zum 8. Juni wegen der amerikanischen Verwicklungen mit Marokko in Gibraltar und ging dann über Rapallo, Civita Vecchia, Livorno, Neapel nach Malta; das neu zur Flotte gekommene Linienschiff „Prince of Wales" blieb vor Gibraltar-Tanger zurück. In Rom wurde der Flottenchef vom König von Italien empfangen.

Die aus den vier Schiffen der „Duncan"-Klasse bestehende schnelle Division begab sich mit einer Torpedobootszerstörerflottille von Gibraltar direkt nach Malta.

Die Kreuzer üben unter Konteradmiral Walker gemeinsam mit der heimischen Kreuzerdivision im westlichen Mittelmeerbecken.

Das Linienschiff „Illustrious" kehrte zur Außerdienststellung nach England zurück. Der Panzerkreuzer „Lancaster" soll die „Astraea", der Panzerkreuzer „Suffolk" die „Hermione" ablösen. „Astraea" geht sodann für die „Eclipse" nach Ostasien. Die kleinen Kreuzer „Pegasus" und „Brisk" traten ohne Ersatz aus dem Verbande der Mittelmeerflotte aus.

Vizeadmiral Dyke Acland wird durch Konteradmiral Chichester als Stationsadmiral von Gibraltar abgelöst.

Das Gros des ostasiatischen Geschwaders befand sich in der Yangtsemündung; Vizeadmiral Noël ging mit den Linienschiffen „Glory", „Ocean", dem Panzerkreuzer „Leviathan", dem geschützten Kreuzer „Amphitrite" und der Yacht „Alacrity" bis Nanking und dann auf der „Alacrity" bis Hankau. Der Torpedobootszerstörer „Sparrowhawk" lief in der Yangtsemündung auf einen unbekannten Felsen und ging verloren, die Besatzung wurde gerettet. Der Kreuzer „Terrible" stellt zum Transport von Ablösungsmannschaften in Dienst.

Admiral Noël richtet die Mirsbai zum Übungsplatz der Geschwader ein; es wurden eine Landungsbrücke und ein Schießstand dort gebaut. Großen Wert legte der Admiral auf das Auslegen und Bewachen von Minensperren zum Schutze eines zu Anker liegenden Geschwaders; hierzu ließ er Scheinwerfer von Bord an Land aufstellen.

Von dem ostindischen Geschwader kehrte „Pomone" nach England zurück, ihre Besatzung stellte dann die „Proserpine" in Dienst.

In Bermuda wird das Wachtschiff „Hotspur" durch das alte Panzerschiff „Rupert" ersetzt; letzteres wurde auf der Überfahrt teilweise vom Kreuzer „Pelorus" geschleppt.

— Schiffsbauten. Neben dem neuen Linienschiffstyp der „Nelson"-Klasse, dessen erste beiden Vertreter nach der Erklärung des Parlamentssekretärs Ende August auf Stapel gelegt werden sollen, verlautet noch nichts Bestimmtes.

In der letzten Zeit wird die neue Scoutklasse in der Fachpresse vielfach angegriffen. Man ist der Ansicht, die Schiffe seien zu kostspielig für ihre Leistungsfähigkeit, die besonders wegen des sehr geringen Kohlenvorrats — normal 150 Tonnen — des fehlenden Doppelbodens, der geringen Bestückung als nicht sehr hoch eingeschätzt wird. Die Baukosten der 2800 bis 2900 Tonnen großen Fahrzeuge betrugen im Durchschnitt je 275000 Pfd. Sterl. Für die acht im Bau befindlichen Scouts könnten zwei Linienschiffe der „London"-Klasse, drei Kreuzer der „Kent"-Klasse, dreißig Torpedobootszerstörer des „Violet"-Typs gebaut werden.

Die Reparatur der Linienschiffe „Goliath" und „Canopus" und des geschützten Kreuzers „Highflyer" ist beendet. Das Linienschiff „Magnificent" soll am 16. Juli zur Indienststellung bereit sein.

— Stapellauf. In Pembroke lief in Gegenwart der Lords der Admiralität der Panzerkreuzer „Duke of Edinburgh" am 14. Juni glücklich von Stapel.

Digitized by Google

— Probefahrten. Die neue Admiralitätsjacht „Enchantreß", die Ende Mai in Belfast in Dienst stellte, läuft 17,5 Seemeilen mit 6000 indizierten Pferdestärken.

— Kessel. Der Kreuzer „Medea" (Yarrow-Kessel) erzielte bei seiner zweiten Dauerfahrt von Plymouth über Gibraltar nach Malta nahezu dieselben Resultate wie auf der ersten. Die Herreise bis Malta und die Rückreise von Gibraltar bis Plymouth wurde mit 16,5 Seemeilen, die Reise zwischen Malta und Gibraltar mit 18,2 Seemeilen Geschwindigkeit ohne Störung gemacht.

— Artillerie. Nach einer Nachricht im „Naval and Military Record" vom 16. Juli sollen alle Geschützvisierapparate auf den Schiffen fehlerhaft sein und durch neue Apparate ersetzt werden müssen.

Nach den kürzlich veröffentlichten Preisschießresultaten mit leichten Schnellade-kanonen im Jahre 1903 steht „Formidable" an der Spitze der Linienschiffe mit insgesamt 76,61 Punkten, „Bacchante" an der Spitze der Kreuzer mit 61,29 Punkten.

Die Admiralität hat weitere Änderungen in den Bestimmungen für das Preisschießen vorgenommen. Hiernach fällt das Preisschießen mit den alten 4zölligen und 15zölligen Geschützen sowie mit den Maschinenkanonen fort. Der Spektor darf beim Preisschießen nicht mehr gebraucht werden. Die Größe der Scheibe wurde auf 30 Fuß Länge und 20 Fuß Höhe festgesetzt.

Der Artillerieschule in Chatham-Sheerneß wurde die Sloop „Nymphe" als Tender für Schießübungen mit kleinkalibrigen Schnellade-kanonen zugewiesen.

— Torpedowesen. Die kleinen Torpedoboote wurden neu auf die einzelnen Kriegshäfen verteilt; jedem wurde eine gleiche Zahl zugewiesen.

Der Torpedoschießstand auf Horsea Island bei Portsmouth soll auf das Doppelte verlängert werden.

— Verschiedenes. Im Jahre 1903 waren 78 Offiziere und 781 Mann im Vermessungsdienst beschäftigt. Die neu vermessene Küstenstrecke betrug 627 Seemeilen, neu ausgelotet wurden 20 469 Quadratseemeilen. Infolge vielfachen schlechten Wetters blieb das Ergebnis hinter dem des Vorjahres zurück.

Im verflossenen Jahre ereigneten sich Unfälle auf drei Linienschiffen — „Mars", „Formidable" und „Irresistible" — und vierzehn Torpedobootszerstörern, die fünfzehn Tote forderten.

Je eine Tonne der vor einem Jahre unter Wasser und in freier Luft unter einer Bedachung in Portsmouth gelagerten Kohlen wurde verbrannt, das Resultat aber nicht veröffentlicht.

— Fachliteratur. Ende Mai erschien der neue Jahrgang des berühmten „Naval Annual" von Brassey, das an anderer Stelle ausführlicher besprochen wird.

Frankreich. Der außerparlamentarische Marineausschuß ist am 25. Mai zu einer Sitzung im Marineministerium zusammengetreten, in der ein Antrag, die Regierung um Vorlage aller Schriftstücke seit dem Jahre 1898 zu ersuchen, die sich auf den Fortgang der Schiffsbauten, die See- und die Kolonialverteidigung beziehen, angenommen wurde.

Die Berichte über die Verteidigung der Kolonien, den Schiffbau und die Flotte sind inzwischen eingegangen und auszugsweise in den Zeitungen veröffentlicht. Danach ist in die Kolonialverteidigung erst seit kurzem Einheitlichkeit gekommen, ihre Entwicklung wurde bisher durch widerstreitende Ansichten der Ressorts aufgehalten. Die Landverteidigung habe anstatt der neuesten Geschütze ältere Modelle erhalten, die Besatzungen seien zu schwach, die Seeverteidigung sei erst in Madagaskar und Indochina in den

ersten Anfängen vorhanden. Der Berichterstatter — militärische Beirat des Kolonialministers — verlangt Kolonialflottillen, die den Gouverneuren unterstellt werden sollten.

Der Schiffbaubericht erklärt die große Zahl verschiedener Typen aus den Umwälzungen, die das Schiffsmaterial infolge der Entwicklung der Artillerie habe durchmachen müssen. Das Parlament habe zudem den Ministern zu wenig Geld bewilligt, um reihenweise Schiffe zu bauen, erst das Flottengesetz vom Jahre 1900 habe hierin Wandel geschaffen. Die französischen Schiffe wären, Schiff gegen Schiff genommen, den englischen gewachsen, die nur die größere Schnelligkeit der Bauausführung für sich hätten. Der Unterwasserbootbau sei zu kurzem Stillstande gekommen, weil die betreffenden Konstrukteure dabei waren, durch neue Maschinen erhebliche Gewichtsersparnisse zu erzielen. Das vom Ingenieur Maugas in Bau genommene Boot von 202 Tonnen werde 11 Seemeilen laufen.

Der Bericht des Chefs des Generalstabes der Marine ist sehr ausführlich, bringt aber viel Zukunftsmusik. Die heimischen Geschwader seien allen Anforderungen gewachsen, und da die Geschicke Frankreichs in den europäischen Meeren entschieden würden, so seien stärkere Geschwader, insonderheit im äußersten Osten, nicht nötig, die übrigen Nationen hätten überhaupt keinen Einfluß auf den Verlauf eines Krieges und daher wenig kriegsbrauchbare Schiffe.

Im Kriegsfalle würden die Besatzungen des Mittelmeergeschwaders um 60 Mann für das Linienschiff verstärkt, für den Frieden reiche die Besatzung aus.

In Reserve befänden sich nur wenig wirklich kriegstüchtige Schiffe. Es fehlte an Mannschaften zu ihrer Unterhaltung, das sei aber nur eine Geldfrage, und es sei nicht zu rechtfertigen, Millionen für Unterhaltung von Personal auszugeben, bloß damit etwa im Kriegsfall jedes Reserveschiff seine zuständige Besatzung habe.

Die bewegliche Verteidigung von Toulon habe unmoderne Boote, die Kohlenvorräte für die Boote seien unzulänglich.

Die Verwendung von Angriffs-Hochsee-Unterwasserbooten sei das einzig wirksame Mittel, um die von See her Frankreich durch das übermäßige Anwachsen der Streitkraft anderer Seemächte drohende Gefahr zu beschwören; Regierung und gesetzgebende Körperschaften sollten daher nicht zögern, die Unterwasserflottille zu verstärken.

Die Herstellung von Torpedos in Frankreich selbst sei sehr vonnöten; die Kohlenvorräte in den heimischen Häfen seien größer, als gesetzlich normiert. Dennoch müßten sie weiter erhöht werden.

Die Lage der französischen Flotte sei weit günstiger als die im Jahre 1903. Die Wissenschaft sei vorgeschritten und dränge immer weiter auf den Weg der Verschmelzung des Linienschiffes mit dem Panzerkreuzer, einen Weg, den die Marineleitung klar erkenne, und dem sie folgen müsse zum Besten von Frankreichs Wehrhaftigkeit zur See und zu dem besten Erträgnis der jährlich von den gesetzgebenden Körperschaften bewilligten Millionen.

Die Mannschaften seien vorzüglich geschult und erzogen, es sei natürlich, daß ein selbständig denkender Mensch eine andere Behandlung verlange, als der Seedienstpflichtige alten Schlages; er bedürfe einsichtiger Vorgesetzter, die sich in seine Gedanken versenken, dabei die Disziplin aufrechterhalten und ihm väterliches Wohlwollen entgegenbringen. Die Offiziere könnten von den Leuten alles verlangen, weil sie wissen, daß sie es leisten werden.

Herr Pelletan scheint also jetzt einen Generalstabschef gefunden zu haben, der der jungen Schule angehört; dieser Bericht ist jedenfalls so gut wie ein Programm.

Das Ausbleiben des Berichtes über die bewegliche Verteidigung von Vizeadmiral Fournier wird dahin ausgelegt, daß er entgegen dem Minister das Tauchboot für das Zukunftsunterwasserboot halte. Man deutet sogar an, daß deswegen scharfe Auseinandersetzungen zwischen Herrn Pelletan und Vizeadmiral Fournier stattgefunden haben.

Digitized by Google

— Ausrüstung. Über die Ausstattung der Kriegsschiffe mit Einrichtungen für Funkentelegraphie ist folgendes vom Minister bestimmt worden:

Jedes Linienschiff in Dienst oder Verfügbarkeit, jeder zu einem Geschwader gehörige Küstenpanzer, jeder in Dienst oder Verfügbarkeit gestellte Panzerkreuzer und Kreuzer 1. und 2. Kl. erhält eine vollständige Funkentelegrapheneinrichtung. Jeder Neubau der vorgenannten Klassen erhält die erforderlichen Einrichtungen (verlängerter Mast, feste Takelung, Empfängerdraht, Telegraphiezimmer), die Küstenpanzer jedoch nur vor Eintritt in ein Geschwader. Die Einrichtungen verbleiben dauernd dem Schiffe, in welchem Zustande es sich auch befinde. Die eigentliche elektrische Ausrüstung wird jedoch nur dann als Inventar an Bord gegeben, wenn die Schiffe in Dienst oder Verfügbarkeit gestellt werden, und nach Aufhören dieses Verhältnisses — bei Küstenpanzern Zugehörigkeit zu einem Geschwader — wieder an die Werft abgegeben. Die hiernach erforderlichen Einrichtungen auf den in Dienst befindlichen Schiffen sollen sobald als möglich getroffen werden; die vollständigen Empfänger mit Relais und Morse-Apparat, die Ferrié-Röhren werden vom Kriegsministerium beschafft.

Die Versuche zur Einrichtung für Funkentelegraphie der Kreuzer 3. Kl. hinsichtlich der Möglichkeit, ihnen Apparate mit geringerer Drahthöhe zu geben, sind noch nicht abgeschlossen.

— Die fertige Flotte. Das Nordgeschwader ist am 17. Mai wieder in Brest eingetroffen, nachdem noch in der Bai du Fret Torpedoschießen in Fahrt abgehalten war und an den vorhergehenden Tagen Angriffsübungen gegen Rochefort stattgefunden hatten. Am 27. ging es von Brest nach Cherbourg und anderen Kanalhäfen.

Linienschiff „Carnot" ist an Stelle des „Formidable", der in Reserve gestellt ist, ins Geschwader eingetreten.

Zum Divisionsgeschützschießen des Geschwaders waren drei als Scheiben hergerichtete Torpedoboote so verankert, daß nur ihre Breitseite beschossen werden konnte. Das Einschießen begann auf 45 hm, von 40 bis 22 hm Entfernung wurden die Scheiben nacheinander von beiden Divisionen beschossen.

Auf seiner Fahrt nach Cherbourg wurde das Geschwader von den Torpedo- und Unterwasserbooten der beweglichen Verteidigung angegriffen, letzteren entging es durch rechtzeitige Aufnahme von 14 Seemeilen Fahrt.

Das Mittelmeergeschwader ist am 16. Mai von Toulon nach der Levante in See gegangen.

— Bewegliche Verteidigung. Die Versorgung der Torpedobootsstützpunkte und Zufluchtshäfen mit Kohlen und die Beaufsichtigung der Kohlenlager fällt in Zukunft dem Kommandanten der beweglichen Verteidigung des Hafens zu, in dessen Stationsbereich die Stützpunkte liegen.

— Unterwasserboote. Am 28. Mai versuchten, wie schon erwähnt, sechs Unterwasserboote das Nordgeschwader vor Cherbourg anzugreifen. „Morse" und „Algérien" kreuzten westlich von Cherbourg bis zur Spitze von Jardefeu, „Français" und Tauchboot „Triton" querab von Querqueville, „Narwal" und „Silure" vor dem Wellenbrecher. Das Geschwader entging ihnen durch seine hohe Fahrt.

Am 2. Juni ging „Morse" im Schlepp eines Schleppdampfers von Cherbourg nach Havre, wo er an Angriffsübungen der beweglichen Verteidigung gegen das Nordgeschwader sich beteiligte.

— Die Flotte im Bau. Panzerkreuzer „Dupuy de Lôme" erhält in Brest engrohrige Wasserrohrkessel, Typ Normand.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Condé" machte am 11. Mai seine Volldampffahrt, bei der er 21,4 Seemeilen Fahrt mit 22175 Pferdestärken im Durchschnitt erreichte, an Stelle der bedungenen 21 Seemeilen und 20000 Pferdestärken. Am 15. Mai

Digitized by Google

beendete er mit einer Dauerfahrt — 18,6 Seemeilen, 9900 Pferdestärken, 0,734 kg Kohlenverbrauch für Stunde und Pferdestärke — die amtlichen Probefahrten. Am Tage vorher waren die Geschütze und Torpedorohre angeschossen worden. Die Erprobungen nahmen im ganzen rund zwei Monate in Anspruch. Panzerkreuzer „Kléber" machte eine Kohlenmeßfahrt, bei der er mit stündlichem Verbrauch von 0,77 kg für die Pferdestärke 5040 Pferdestärken entwickelte und 15 Seemeilen Fahrt hielt.

Torpedojäger „Sabre" erreichte mit 6500 Pferdestärken 29,725 Seemeilen Geschwindigkeit an Stelle der bedungenen 28 Seemeilen.

„Baliste" hat seine Probefahrten zufriedenstellend erledigt und ist abgenommen worden. — Torpedoboot „Nr. 280" erreichte über 26 Seemeilen bei den Probefahrten

Unterwasserboote „Esturgeon" und „Bonite" haben ihre Unterwasserfahrt mit halber Kraft zufriedenstellend gemacht. „Le Yacht" drückt die Besorgnis aus, daß man mit diesen 68 t-Booten ähnliche Erfahrungen wie mit den 33 m-Torpedobooten machen werde.

— Stapelläufe. Am 14. Mai in Toulon Unterwasserboot „Dorade". Am 28. Mai in Havre Torpedoboot 1. Kl. „Nr. 285" der neuen Serie mit folgenden Konstruktionsdaten: Länge 37 m, Breite 4,2 m, Tiefgang achtern 2,62 m, Wasserverdrängung 94 Tonnen, eine dreifache Expansionsmaschine, zwei Normandkessel, die mit 2000 Pferdestärken dem Boot 26 Seemeilen Geschwindigkeit geben sollen; Kohlenvorrat 10,5 Tonnen für 1800 Seemeilen mit 10 Seemeilen Fahrt oder 200 Seemeilen mit 26 Seemeilen; zwei Torpedorohre, zwei 3,7 cm-SK.

— Häfen und Stützpunkte. In Saigon wird in der Nähe der Werft ein Becken für die Unterwasserboote ausgehoben, das bis Herbst benutzbar sein soll.

— Fachliteratur. In „La Marine Française" gibt Freycinn dem Marineminister den Rat, vor dem außerparlamentarischen Untersuchungsausschuß das Programm der jungen Schule, dessen Anhänger Herr Pelletan ist, nachdrücklichst zu vertreten, um es zum Flottenprogramm zu erheben.

Arthaud wendet sich heftig gegen die in einer im „Matin" veröffentlichten Unterredung mit einem Berichterstatter von Vizeadmiral Mallarmé, Marinepräfekten von Brest, getane Äußerung: „Eine Seestreitmacht erreicht die größte Leistungsfähigkeit, wenn sie alle Einheiten von taktischem Werte in einem auf weiser Überlegung beruhenden Verhältnis enthält." Er geht sogar so weit, den Admiral der Auflehnung gegen seinen höchsten Vorgesetzten, dessen Verwerfung der Ansichten der alten Schule bekannt sei, bei Herrn Pelletan zu bezichtigen.

„Armée et Marine" tritt für Erhöhung der Seeoffiziersgehälter ein, die hinter denen der Landoffiziere zurückstehen; die Marineminister hätten bisher nichts dafür getan. Während früher die Mehrzahl der Seeoffiziere vermögend gewesen sei und den Seedienst lediglich als Ehre betrachtet hätte, hätten sich die Verhältnisse jetzt so geändert, daß vermögende Offiziere zu den Ausnahmen gehörten, dazu seien die Kosten des Lebensunterhalts wesentlich gestiegen.

„Moniteur de la Flotte" schließt eine durch mehrere Nummern durchgeführte Erörterung: „Vitesse et puissance" ab, indem er als Ergebnis die Frage aufwirft: „Welchen Anteil an der Gefechtskraft des Schiffes darf man der Geschwindigkeit zubilligen?"

„Revue maritime" bringt von Lieutenant de vaisseau P. Vaudier eine Untersuchung: Essai d'une critique générale des types de navires de la marine française, in der der Verfasser aus der bisherigen Entwicklung des Linienschiffs nach der Seite der Schnelligkeit hin und des Panzerkreuzers nach stärkerem Schutz und stärkerer Artillerie den Schluß zieht, daß beide Typen sich in einen verschmelzen werden. Da diese Ansicht in der halbamtlichen Zeitschrift vertreten wird und gleichzeitig der Chef

Digitized by Google

des Generalstabes der Marine in seinem Berichte über den gegenwärtigen Stand der Marine für den außerparlamentarischen Ausschuß die gleiche Ansicht äußert, so scheint Herr Pelletan seinen Ansichten jetzt mehr Nachdruck zu geben.

R. R. verlangt in „Le Yacht“ die unveränderte Aufrechterhaltung des jetzt gültigen Gesetzes über die Seeeinschreibung, das bekanntlich den demokratischen Ansichten des Herrn Pelletan durchaus zuwiderläuft, so daß er keine Gelegenheit sich entgehen läßt, um die Seedienstpflichtigen aufzufordern, sich zu organisieren, um ihre vermeintlichen Rechte wahrzunehmen.

Rußland. Organisation. Durch Allerhöchsten Erlaß ist die Stellung eines „Oberkommandierenden der Flotte und der Häfen des Baltischen Meeres“ geschaffen worden. Dem Oberkommandierenden unterstehen die Kriegshäfen von Kronstadt, Sveaborg-Helsingfors, Reval und Libau (Kaiser Alexander III.-Hafen) und die in der Ostsee in Dienst befindlichen Geschwader und Schiffe. Im Zusammenhang damit wird ein Praktisches Geschwader der Küstenverteidigung des Baltischen Meeres aus denjenigen dort in Dienst befindlichen Schiffen gebildet, die nicht Schulschiffe sind oder Probefahrten machen. Die Organisation entspricht der schon seit längerer Zeit im Schwarzen Meer gültigen.

— Personal. Zum „Oberkommandierenden der Flotte und der Häfen des Baltischen Meeres“ ist der Stationschef von Kronstadt, Vizeadmiral Birileff, unter Belassung in seiner bisherigen Stellung ernannt worden, zum Chef des „Praktischen Geschwaders der Küstenverteidigung des Baltischen Meeres“ der Kommandeur der Gardeequipage, Kontreadmiral Nilow.

Kontreadmiral v. Fölkersahm ist zum jüngeren Admiral des in der Ostsee zusammentretenden zweiten Geschwaders des Stillen Ozeans ernannt worden. Da vor ihm schon Kontreadmiral Enquist eine gleichlautende Bestallung erhalten hat, ist anzunehmen, daß der eine von ihnen zweiter Admiral der Linienschiffe, der andere Befehlshaber der Kreuzer werden wird.

In Nr. 110 der Stationsbefehle ernennt der Stationschef von Kronstadt eine ständige Prüfungskommission für alle Prüfungen von Mannschaften bei Abschluß einer Spezialausbildung. Diese Maßnahme wird damit begründet, daß sich an Bord sehr oft in Spezialstellungen Mannschaften befinden, die sich ihren Kenntnissen nach hierzu nicht eignen.

— Material. Nachdem das neue Linienschiff „Arjol“ bei der Überführung von der Bauwerft in Petersburg nach Kronstadt auf Grund geraten war (s. Heft 6), ist ihm ein neuer Unfall zugestoßen. Es wurde eines Morgens im Hafen von Kronstadt in sinkendem Zustande und bedenklich nach einer Seite überliegend vorgefunden. Nur mit vieler Mühe gelang es nach 7tägiger Arbeit, das Schiff zu lenzen. Anfangs dachte man, das Sinken sei eine Folge der Grundberührung auf der Newa; vereinzelt wurden auch Stimmen laut, die einen Anschlag japanischer Söldlinge dahinter vermuteteten. Jetzt wird amtlich bekannt gegeben, daß die Pfropfen aus den Löchern für die Panzerbolzen unbemerkt herausgesprungen waren, so daß allmählich Wasser eindringen konnte. Infolge des dadurch hervorgerufenen Überliegens bis zu 23° tauchten auch offene Pforten und Seitenfenster ins Wassers, was den Vorgang beschleunigte, so daß in wenigen Minuten das Oberdeck ins Wasser tauchte. Das Schiff wurde durch Gegenfluten aufgerichtet und dann, nachdem die unter Wasser liegenden Öffnungen geschlossen waren, gedichtet.

Außer dem schon früher genannten Schnelldampfer „Fürst Bismarck“ soll die Hamburg—Amerika-Linie auch noch die Schnelldampfer „Auguste Victoria“, „Columbia“ und den Dampfer „Belgia“ nach Rußland verkauft haben.

Digitized by Google

Ende Mai ging durch die Zeitungen das Gerücht, der Kreuzer „Bogatyr", der zum Wladiwostok-Geschwader gehört, sei vor diesem Hafen auf Felsen gelaufen und so schwer havariert worden, daß Rettungsversuche ausgeschlossen seien; man hätte ihn nach Bergung der Besatzung in die Luft gesprengt. Die „Birshewyja Wjädomosti" vom 28/5. erklären das Gerücht für völlig aus der Luft gegriffen. Da aber bei der letzten Kreuzfahrt des Wladiwostok-Geschwaders der „Bogatyr" fehlte, liegt der Verdacht nahe, daß das Schiff doch nicht ganz intakt ist. Daß es in den Hafen von Wladiwostok zurückgelangt ist, geht daraus hervor, daß Anfang Juni von seinen Booten in diesem Hafen die Besatzung eines gekenterten Boots gerettet wurde.

Von japanischer Seite wurde wiederholt verbreitet, der in Tschemulpo gesunkene russische Kreuzer „Warjag" werde nächstens gehoben, repariert und dann im Kriege auf japanischer Seite verwendet werden können. Demgegenüber wird in der St. Petersburger Zeitung vom 12/6. erklärt, nachdem es gelungen sei, das Schiff auf dem Meeresboden etwas aufzurichten, habe es sich gezeigt, daß es so starke Lecks im Rumpf habe, daß ein Dichten in 35 m Wassertiefe unmöglich ist. Ebenso aussichtslos soll die Bergung der anderen bisher im Kriege gesunkenen Kriegsschiffe sein.

Am 29/5. ist das Torpedoboot „Pylky" in den Schären bei Kotka an der finnischen Küste auf ein Riff gelaufen. Zwei Bergungsdampfern gelang es, das Boot wieder flott zu machen und nach Kotka zu bringen.

— Schiffbau. Durch Stationsbefehl Nr. 115 hat der Stationschef von Kronstadt verfügt, daß zur Beschleunigung der Arbeiten an Torpedobooten auf der Kronstadt-Werft Unteroffiziere und Mannschaften des Maschinenpersonals der fertigen Torpedoboote der Werft zur Verfügung gestellt werden.

— Indiensthaltung. Am 1/14. Juni hat im Schwarzen Meer das Lehrgeschwader seinen Dienst begonnen. Es besteht aus den Linienschiffen „Gegorgi Pobjädonossez", „Tri Swjatitelja", „Rostislow" und „Jekaterina II.", dem Torpedofahrzeug „Kasarski", dem Minendampfer „Dunai", 4 großen und 4 kleinen Torpedobooten. Chef des Geschwaders ist Vizeadmiral Krüger, 2. Admiral Kontreadmiral Wishnewski.

Der Kreuzer „General-Admiral", der zur Ausbildung von seemännischen Unteroffizieren dient, wird diesmal nicht nach längerer Reparatur wieder nach Westindien gehen, sondern er hat ohne Pause sofort neue Schüler an Bord genommen, die auf Fahrten in der Ostsee ausgebildet werden sollen.

— Drahtlose Telegraphie. Das marine-technische Komitee hat entschieden, daß in Zukunft auf Kriegsschiffen an der Stelle der Funkspruchapparate des Russen Popoff solche von der deutschen Firma Siemens & Halske nach dem System Slaby-Arco-Braun aufgestellt werden sollen, die ersteren sowohl in bezug auf Entfernung als auch auf Schnelligkeit der Telegrammübermittelung überlegen sind. Die zur Zeit in der Ostsee in Ausrüstung befindlichen 4 Linienschiffe der „Borodino"-Klasse, ferner die Linienschiffe „Ossljabja, „Ssissoi Weliki" und „Nawarin", die Kreuzer „Awrora", „Oleg", „Swjätlana", „Dmitri Donskoi", „Admiral Nachimoff", „Almas", „Ismaud" und „Shemtschug" sowie das Transportschiff „Kamtschatka" sollen, ehe sie nach Ostasien gehen, diese Funkenspruchseinrichtung erhalten.

Auch über den Baikalsee wird zwischen den Stationen Baikal und Tanchoi eine Funkspruchverbindung von Siemens & Halske eingerichtet.

— Verschiedenes. Alle neu zu erbauenden großen Kriegsschiffe sollen mit dem Apparat des amerikanischen Ingenieurs Spencer-Miller zur Kohlenübernahme auf hoher See ausgerüstet werden.

Das Flottenbau-Komitee, das sich die Verstärkung der Kriegsflotte mit Hilfe von freiwilligen Beiträgen zur Aufgabe gemacht hat, hat in den drei ersten Monaten seines Bestehens 7,8 Millionen Rubel gesammelt. Hiervon sind 2 Millionen Rubel

Digitized by Google

bereits verausgabt und 4,6 Millionen durch eingegangene Verbindlichkeiten festgelegt. Nebenkosten sind bisher fast gar nicht entstanden, da die für das Komitee arbeitenden Herren nicht nur umsonst ihre Dienste leisten, sondern auch alle Ausgaben persönlich bestreiten. Die eingehenden Gelder können daher fast ganz ihrem Zweck nutzbar gemacht werden. Der Bitte um nähere Angaben über die Art der Verwendung konnte im Interesse der Kriegführung nicht entsprochen werden.

Von der „Nowoje Wremja" wird die Gründung eines russischen Flottenvereins vorgeschlagen. Der Vorschlag wird unterstützt durch den Hinweis auf die in drei Monaten vom Flottenbau-Komitee gesammelten 8 Millionen Rubel und auf das Beispiel Deutschlands, wo der Flottenverein in kurzer Zeit 845 000 Mitglieder gewonnen habe.

Nach Angaben von privaten Brieftaubenzüchtern sind schon im Jahre 1902 im Bereich der mandschurischen Armee Brieftaubenstationen in Port Arthur, Liaojang, Mukden und Charbin angelegt und mit dem letzten Zuge noch 200 Tauben nach Port Arthur gebracht worden.!

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Nachdem die Revolution auf San Domingo — vor der Hand wenigstens — beendigt ist und die Vereinigten Staaten damit, dank der Tätigkeit ihrer Marine in den Gewässern dieses Freistaates von einer großen Sorge im Hinblick auf die Behauptung der Monroelehre befreit worden sind, ist die Flotte an einer andern Stelle zu politischem Einschreiten berufen worden. Die beiden gerade auf der Reise nach dem Mittelmeer befindlichen Geschwader, das europäische und das südatlantische, haben, wie bekannt, Tanger anlaufen müssen, um auf die marokkanische Regierung behufs Befreiung eines amerikanischen Bürgers bezw. Schutzgenossen, welcher von einem Räuberhauptmann entführt war, einen Druck auszuüben. Wenn auch an sich dieses Verfahren kein ungewöhnliches ist, wie es in einem ähnlichen Falle auch von uns im Jahre 1895 geübt wurde, so gewinnt die Sache doch unter den geänderten politischen Verhältnissen ein anderes Gesicht. Gegenüber dem neuesten englisch-französischen Abkommen, welches Frankreich in gewissem Sinne die Schutzherrschaft über Marokko einräumt, ist das energische und diese französische Stellung anscheinend gar nicht berücksichtigende selbständige Vorgehen der Union an sich schon auffallend. Dazu kommt, daß dieses Auftreten im Angesichte und gewissermaßen vor den Toren Europas in einem eigentümlichen Widerspruch steht zu den Ansprüchen, welche die Union in der Monroedoktrin auf der westlichen Halbkugel für sich formuliert, und es werden daher auch in der amerikanischen Presse Stimmen laut, welche in diesem Vorgehen ein Durchbrechen, wenn nicht gar eine Vernichtung der Monroelehre erkennen wollen. Sie weisen dabei auf die neuesten Rüstungen Venezuelas hin, welche Gefahren heraufbeschwören, die die Doktrin selbst vor eine ernste Probe stellen können. — Wie dem aber auch sei, die Unionsregierung scheint jedenfalls entschlossen zu sein, die Macht, welche ihr die wachsende Flotte in die Hand gibt, auch zur Anwendung zu bringen und nach dem im Kongresse lautgewordenen Grundsatze zu verfahren, daß die Flotte dazu da sei, die amerikanischen Interessen zu schützen, wo immer sie in der Welt bedroht werden.

Um die Wichtigkeit dieser Flotte und ihrer Vergrößerung seinen Landsleuten klarzumachen, hatte, wie in voriger Nummer erwähnt, ein gewisser Alexander Harvey in dem bedeutendsten amerikanischen Fachblatte, dem „Army and Navy Journal", einen Artikel veröffentlicht: The great obstacle to our navy, in welchem er in erster Linie eine starke Flotte zum Schutze gegen Landungen an den Küsten Panamerikas fordert. Von welcher Macht er eine solche Landung befürchtet, sagt er allerdings nicht. In einem zweiten Artikel in derselben Zeitung vom 21. Mai unter dem Titel: German feeling toward America sucht aber Mr. Harvey zu beweisen, daß in der deutschen

Digitized by Google

Flotte eine feindselige Stimmung gegen Amerika herrsche und daß „now, as the blood of martyrs is the seed of the church, hatred of the Union States is the seed of the German Navy". Es würde an dieser Stelle zu weit führen und den Ausführungen des Herrn Harvey zuviel Gewicht beilegen — welche im übrigen behaupten, daß die deutsche Flotte eine Schöpfung hohenzollernscher Hauspolitik sei und im Widerspruch stehe zur amerikafreundlichen Gesinnung des deutschen Volkes —, wenn wir auf die Einzelheiten dieses Artikels weiter eingehen wollten. Man wird aber immerhin bedauern müssen, daß so falsche und gegen die Person des Schöpfers unserer Flotte so gehässige Behauptungen in einem Blatte von der Stellung des „Army and Navy Journal" erscheinen konnten. Zum Nachweise der Notwendigkeit einer starken Flotte für ein Staatswesen von der Lage und der Bedeutung der Vereinigten Staaten waren sie jedenfalls nicht nötig, wie sie überhaupt, im Gegensatz zu dem ersten Artikel, wenig Sachliches enthalten. Da sie jedoch, eben wegen des Platzes ihres Erscheinens, in vornehmeren Kreisen der Union, besonders aber im amerikanischen Seeoffizierkorps, viel gelesen worden sind, so dürfte ihre Lektüre auch für uns nicht uninteressant sein.

— Personal. 1. Der Kontreadmiral Johnson ist wegen Erreichens der Altersgrenze abgegangen und an seiner Stelle der Kapitän zur See Falger, Chef der Philippinendivision der asiatischen Flotte, Flaggoffizier geworden. Ferner werden im laufenden Kalenderjahre aus dem erwähnten Grunde abgehen die Kontreadmirale Read, Watson, Merill Miller, Rodgers, Wise und Terry. Sie befinden sich sämtlich in Landstellungen bis auf Admiral Wise, welcher das Schulgeschwader befehligt.

2. Der erst vor kurzem zum Chef der asiatischen Flotte ernannte Kontreadmiral Cooper (Nachfolger des K. A. Evans) hat die Absicht ausgesprochen, im Herbste nach Erreichung von 40 Jahren Dienstzeit, seinen Abschied zu nehmen. Als sein Nachfolger wird der jetzige zweite Admiral der asiatischen Flotte, Kontreadmiral Yates Stirling, genannt.

3. Der bisherige Generalauditeur der Marine, Kapitän Semly, ist verabschiedet und durch den Kommander Diehl ersetzt worden. Man bringt diesen Personalwechsel mit der Absicht des Marinesekretärs in Verbindung, von den Geschäften des Judge Advocate General diejenigen des Solicitor of the Navy (etwa die des Justitiars der Marine) abzuzweigen und unter einem Juristen zu einem selbständigen Bureau zu machen, da es ein Unding sei, die Auslegung der Gesetze einem nichtrechtskundigen Beamten zuzuweisen. Dem Generalauditeur würde alsdann nur die Oberaufsicht über das Gerichtsverfahren in der Marine verbleiben.

4. An dem Naval war college zu Narraganset Bay R. J. ist ein Sommerkursus für Flagg- und Stabsoffiziere in Strategie und Seetaktik eingerichtet worden, zu welchem eine größere Anzahl dieser höheren Offiziere kommandiert worden ist. Dieser ungewöhnlichen Maßregel wird große Bedeutung beigelegt.

— Geschwadertätigkeit. Wie bereits eingangs erwähnt, befinden sich das südatlantische und das europäische Geschwader zur Zeit vor Tanger. Das Linienschiffsgeschwader ist mit „Kearsarge", „Alabama", „Jowa" und „Maine" vor Lissabon eingetroffen und sollte nach den letzten Nachrichten dort oder vor Gibraltar als Rückhalt für die Streitmacht in Marokko zunächst verbleiben. „Missouri", „Illinois" und „Mayflower" sollten sich dort mit dem Geschwader vereinigen. Das aus Ostasien zurückgekehrte Linienschiff „Kentucky" soll nach Beendigung seiner Überholungsarbeiten zum Linienschiffsgeschwader treten, so daß dieses im Herbst, wenn dann auch die „Massachusetts" wieder aus dem Küstengeschwader tritt, die beabsichtigte Stärke von acht Linienschiffen haben wird, falls nicht, wie das vielfach verlangt wird, eine Verminderung der Indienstthaltungen eintritt.

Für die asiatische Flotte soll das neue Linienschiff „Ohio" nach seiner Fertigstellung als Flaggschiff und Ersatz für die „Kentucky" bestimmt sein.

Digitized by Google

Von dem pazifischen Geschwader hat der Geschwaderchef mit „New York", „Bennington", „Concord" und „Marblehead" sowie dem Kohlendampfer „Nero" die Reise von Honolulu nach den Aleuten angetreten.

Im Schulgeschwader haben die Kreuzer „Minneapolis" und „Columbia", welche bis dahin lediglich als Maschinisten- und Heizerschulschiffe verwendet wurden, neuerdings auch „landsmen" zur Ausbildung erhalten.

— Schießübungen. Das Gesamtergebnis der Schießübungen ist noch nicht bekannt geworden, wohl auch noch nicht festgestellt, da noch einige Schiffe, wie „Illinois", nach den letzten Nachrichten die Übungen noch nicht beendet hatten. Jedoch verlautet neuerdings, daß das Linienschiff „Oregon" als bestes den Preiswimpel davontragen werde; „Wisconsin" und „Iowa" sollen die nächstbesten sein. Über Einzelergebnisse wird gemeldet:

„Iowa" erzielte mit 30,5 cm-Geschützen unter 42 Schuß 34 Treffer, das beste Geschütz davon mit 11 Schuß 11 Treffer. Das beste 20,3 cm-Geschütz erreichte mit 9 Schuß 8 Treffer, 2 Schützen hatten jeder mit 5 Schuß 5 Treffer, 1,20 Treffer pro Geschütz und Minute; das beste 10 cm-Geschütz mit 23 Schuß 15 Treffer, 4,5 Treffer pro Geschütz und Minute.

„Missouri" erreichte mit 15 cm-Geschützen 2,7 Treffer pro Geschütz und Minute. Mit den vorderen 30,5 cm-Geschützen wurden nicht so gute Resultate erzielt, wie mit den hinteren, weil dort die Führungsringe der Geschosse lose waren.

Auf „Kentucky" wurden aus 12,7 cm-Geschützen 19 Treffer von 22 Schuß erzielt, 5,49 Treffer pro Geschütz und Minute. „Kearsarge" hatte mit demselben Kaliber 4,28 Treffer pro Geschütz und Minute.

— Geschützwesen. 1. Infolge des Unglücks auf der „Missouri" hat das Marinedepartement für die Behandlung der Geschütze beim Schießen folgendes angeordnet:

a) Alle Geschütze, welche Kartuschen ohne Metallhülsen verwenden, müssen nach jedem Schuß ausgewischt werden. Der kombinierte Wischer und Ansetzer, dessen Bürstenkopf naß gemacht ist, wird unmittelbar nach Ansetzen des Geschosses in das Verschlußstück bis zum Geschosse eingeführt und nach einer kurzen Pause wieder herausgezogen. Bei diesem Verfahren können keine entzündbaren Gase oder sonstige Reste im Ladungsraum zurückbleiben.

b) Bei den schweren Kalibern, bei welchen das Auswischen untunlich ist, soll nach Öffnen des Verschlusses eine entsprechende Zeit verstreichen, um die Gase aus dem Rohre entweichen zu lassen, und es darf die Ladeschale mit Munition erst in Ladestellung gebracht werden, nachdem man sich mit Sicherheit davon überzeugt hat, daß sich keine brennenden Rückstände im Ladungsraum befinden, und daß sich kein Gas im Rohr befindet.

c) Diese Vorschriften kommen in Fortfall, sobald ein erprobtes Verfahren zur mechanischen Entfernung von Gas und anderen Rückständen aus dem Rohre eingeführt ist. Die obigen Vorschriften müssen aber genau beobachtet werden, wenn andere improvisierte Mittel angewandt werden oder der einzuführende Apparat nicht mit dem vorgeschriebenen Druck arbeitet.

d) Das Auswischen von Geschützen, welche mit Metallkartuschen feuern, ist nicht notwendig, jedoch müssen die abgeschossenen Hülsen, bevor sie nach unten gebracht werden, von entzündbaren Gasen befreit werden. Dies geschieht am besten dadurch, daß man die Hülse auf die Seite legt und einen brennenden Faden bis auf den Hülsenboden hineinführt und so das vorhandene Gas abbrennt. (NB. Es wird nicht gesagt, wann und wo diese Verrichtung ausgeführt werden soll.)

e) Die Klapptüren zu den Munitionsschächten sollen stets geschlossen sein, wenn nicht gerade die Munition hindurchgeheißt wird.

f) Es darf außerhalb der Munitionskammern keine Munition angehäuft werden und außer der gerade geheißten Ladung sich höchstens noch eine Ladung für jeden Munitionsaufzug außerhalb der Kammern befinden.

Digitized by Google

2. Die unter c genannte Einrichtung ist von dem Bureau of ordnance konstruiert und befindet sich im Versuche, wie es heißt, mit gutem Erfolg. Es wird dabei Luft von 200 Pfund Pressung (14 kg pro cm^2) durch das Rohr geblasen; die Kraft ist so groß, daß ein starker Holzklotz über 3 m aus dem Rohre geschleudert wird.

3. Die Bethlehem Steel Comp. hat neue 12,5 und 15 cm-SK. konstruiert, welche auf dem Schießplatze von Sandy Hook versucht werden sollen. Die Feuergeschwindigkeit dieser Geschütze soll eine sehr große sein.

4. Auf dem Versuchsplatz von Indian Head werden Versuche mit einem neuen Streifenpulver (Maccaronipulver) vorgenommen. Wenn, wie es scheint, die Streifen 40″ (1,016 m) lang sein können, so würden für die schweren Kaliber nur Halbkartuschen zur Anwendung kommen, wodurch größere Feuergeschwindigkeit erreicht werden würde.

— Torpedowesen. 1. Die Kosten der Torpedoarmierung der neuen Schiffe werden auf 2 bis 3 Millionen Dollar geschätzt. Die beiden Schiffe der „Pennsylvania"-Klasse (Panzerkreuzer) werden zwei Unterwasserrohre erhalten, die Linienschiffe der „Louisiana"- und „Virginia"-Klasse, „Mississippi" und „Idaho" sowie die Panzerkreuzer „Tennessee" und „Washington" deren vier.

2. Das Dynamitkanonenboot „Vesuvius" soll für Torpedoversuche hergerichtet und als Versuchsfahrzeug verwendet werden.

— Unterseeboote. Mit dem neuen Hollandboote „Fulton" sollen sehr befriedigende Versuche abgehalten worden sein. Es wurden zwei Torpedos 15′ (4,5 m) unter Wasser, einer dicht unter der Oberfläche lanziert; die Torpedos zeigten auf 1400 bis 1500 Yards (1280 bis 1370 m) sehr guten Geradlauf. Nach einer weiteren Meldung soll sich das Boot 12 Stunden lang untergetaucht gehalten haben, wobei sich die etatmäßige Besatzung durchaus wohl gefühlt habe.

— Funkentelegraphie. Es wird beabsichtigt, die vorhandenen Funkentelegraphiestationen privater Einrichtung an der Küste eingehen zu lassen und die Funkentelegraphie lediglich durch staatliche Ämter betreiben zu lassen, welche der Kontrolle durch das Marinedepartement unterstellt werden sollen. Ein entsprechender Gesetzentwurf soll dem nächsten Kongreß vorgelegt werden. Bis jetzt gibt man noch dem System Slaby-Arco den Vorzug.

— Schiffbau usw. 1. Baustadium am 1. Mai:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Geschützte Kreuzer:	
Ohio	93 %	Pennsylvania	76,9 %	Denver	99,9 %
Virginia	59,4 =	West Virginia	83 =	Chattanooga	80 =
Nebraska	46,9 =	California	60 =	Galveston	78 =
Georgia	52 =	Colorado	80,9 =		
New Jersey	57,6 =	Maryland	78,9 =		
Rhode Island	59,8 =	South Dakota	55,5 =		
Connecticut	38,5 =	Tennessee	28,9 =		
Louisiana	47,9 =	Washington	24,2 =		
Vermont	6,8 =	St. Louis	41,2 =		
Kansas	7,5 =	Milwaukee	48 =		
Minnesota	26,1 =	Charleston	69,7 =		
Mississippi	2,3 =				
Idaho	2,2 =				

2. Von den neubewilligten Schiffen sollen heißen: das Linienschiff „New Hampshire", die Panzerkreuzer „North Carolina" und „Montana", die Scouts „Chester", „Birmingham" und „Salem".

3. Die beiden neuen Schulschiffe „Cumberland" und „Intrepid", welche auf den Werften zu Boston bezw. Mare Island (Cal) gebaut werden, kosten 370000 Dollar.

Digitized by Google

Die Dimensionen sind: Länge 53,77 m, Breite 13,91 m, Tiefgang 5,01 m, Deplacement 1800 Tonnen. Besatzung außer dem Kommandanten 9 Offiziere und 320 Mann. Armierung: Sechs 10 cm-SK. 40 Kal., vier 5,8 cm-SK., zwei 2,7 cm-MK. und zwei Coltsche Maschinengewehre. Die 10 cm-Geschütze sollen in der Breitseite in der Batterie, die übrigen auf dem Oberdeck aufgestellt werden. Die Schiffe erhalten alle modernen Einrichtungen für die Bedienung der Segel, Dynamomaschinen, Kühlräume usw. Von der großen Segelfläche der Barktakelage erwartet man gute Fahrteigenschaften.

4. Der aus Anlaß des Zusammenstoßes zwischen „Missouri" und „Illinois" gebildete Untersuchungsausschuß hat an dem Steuermechanismus der „Missouri" keinen Fehler entdeckt. Nach Ausrücken des Dampfsteuerapparats (bei mittschiffs liegendem Ruder) lief das Schiff nicht, wie behauptet worden war, 3 Strich, sondern $^1/_6$ Strich aus dem Kurse. Wenn dadurch auch die Fahrtstörung, welche zur Kollision führte, nicht erklärt wird, so begrüßt man doch dieses Ergebnis mit großer Genugtuung, weil sich ein gewisses Mißtrauen gegen die neuen Steuereinrichtungen gebildet hatte.

5. Das Linienschiff „Missouri" soll nach Beendigung der Probefahrten nur vorläufig repariert werden, um noch im Mittelmeer zum Geschwader stoßen zu können. Nach der Rückkehr im Herbste soll die endgültige Ausbesserung erfolgen.

— Verschiedenes. 1. In den „Proceedings of the Naval Institute" veröffentlicht der Marineingenieur Cunningham einen interessanten Artikel, in welchem er dafür plädiert, daß die Marine für die allmähliche Schaffung einer „beweglichen Basis" sorge, bestehend aus einem Schwimmdock, zwei Werkstättenschiffen, vier Kohlendampfern, zwei Vorratsschiffen und zwei Kasernen- bezw. Lazarettschiffen. Dieser Troß soll nach dem jeweiligen Schauplatze maritimer Operationen geschafft werden. Nach Ansicht des Verfassers werden die projektierten bezw. in der Ausführung begriffenen Dockeinrichtungen in den Kriegshäfen im Falle eines Krieges an den amerikanischen Küsten schon kaum für das Bedürfnis ausreichen. Man könne aber durch Schaffung eines entsprechenden Schwimmdocks an jeder Operationsbasis die gerade bedrohte Basis auf das Doppelte verstärken, wenn man die Docks dorthin schleppe und, wenn man im äußersten Notfalle sich flußaufwärts zurückziehen müsse, die Docks mitnehmen und sich eine neue Basis schaffen, bis man wieder an die Küste gelangen könne. Der vorgeschlagene Park aber werde zur Schaffung einer Basis an irgendwelcher Stelle fern von den heimischen Küsten geeignet sein.

2. Mit großer Genugtuung bespricht man den Verlauf der Heimreise des Linienschiffs „Kentucky", welches noch die vorjährige Leistung der „Kearsarge" geschlagen hat, nachdem es vier Jahre in Dienst gewesen ist. „Kentucky" legte die 12 699 Seemeilen betragende Strecke von Hongkong nach Newyork mit einer Durchschnittsfahrt von 12,7 Knoten zurück. Von Funchal bis Newyork betrug die Durchschnittsfahrt 13,8 Knoten, 0,3 Knoten mehr als die der „Kearsarge". Das Ergebnis dieser Fahrt wäre ein noch besseres gewesen, wenn das Schiff nicht wegen einer leichten Maschinenhavarie hätte $2^1/_2$ Stunden lang stoppen müssen. Während der ganzen Reise wurde nur mit natürlichem Zuge gefahren. Besonders wird noch erwähnt, daß die „Kentucky" auf dem Yangtse über 17 Knoten gelaufen sei. Das Schiff bedarf nur eingehender Überholung, welche etwa drei Monate dauern wird, und soll dann in das Linienschiffsgeschwader der nordatlantischen Flotte eintreten.

3. Wie jetzt bekannt wird, hatte der Tautai von Kinkiang gegen den Aufenthalt des amerikanischen Kanonenboots „Villalobos" im Hafen von Nanchang (Yangtse) Protest eingelegt, weil der Hafen für den Verkehr nicht freigegeben sei, und die chinesische Regierung hatte sich diesem Protest gegenüber dem Unionsgesandten in Peking angeschlossen. Admiral Evans hatte erklärt, daß er sich für berechtigt und verpflichtet halte, amerikanische Bürger zu schützen, wo sie angetroffen würden, und zu diesem Zwecke sich durch seine Schiffe überall orientieren zu lassen, auch in nicht geöffneten Häfen, wenn daselbst

Digitized by Google

amerikanischen Bürgern der Aufenthalt gestattet sei. Es heißt, daß das Staatsdepartement diese Auffassung gebilligt habe.

4. Der Bericht der Kommission für die Versuche mit flüssigen Brennstoffen ist jetzt fertiggestellt. Derselbe soll mehrere hundert Seiten stark sein.

5. Das an die Vereinigten Staaten abgetretene Gebiet längs des Panamakanals ist dem Kriegsdepartement unterstellt worden und hat in der Person des Generalmajors Davis einen Gouverneur erhalten. Die Unterstellung unter das Kriegsdepartement ist hauptsächlich deshalb erfolgt, weil der Bau des Kanals allein etwa 50 000 Arbeiter beschäftigen wird und die Aufrechterhaltung der Ordnung für eine bürgerliche Behörde zu schwierig sein würde, sodann deshalb, weil der Kanalbau, wie alle großen öffentlichen Bauten in der Union, unter der Leitung von Ingenieuroffizieren ausgeführt werden soll.

6. Die chilenischen Kreuzer „Esmeralda" und „Chacabuco" sollen von einem Mr. Flint in Newyork angekauft worden sein, welcher auch wegen Ankaufs des Panzerschiffs „Capitan Prat" unterhandelt. Der Preis für die beiden Kreuzer soll 5 150 000 Dollar betragen.

Italien. Havarie. Bei der Probefahrt des kürzlich von Stapel gelaufenen Torpedojägers „Zeffiro" platzte ein Rohr des Hilfskondensators und wurden durch den ausströmenden Dampf eine Anzahl Personen, meistens Arbeiter der Firma Pattison, mehr oder weniger stark verbrüht. Die gerichtliche Untersuchung ist angeordnet.

— Stapellauf. Am 19. Juni ist das Schlachtschiff „Regina Elena" als erstes vom neuen Typ „Vittorio Emanuele III." in Spezia von Stapel gelaufen. „Vittorio Emanuele" soll Mitte Juli folgen.

Die Hauptdaten dieses nach den Plänen des Ingenieurs Cuniberti konstruierten Schiffes sind die folgenden:

Länge zwischen den Perpendikeln 132,60 m,
größte Länge 144,60 m,
größte Breite 22,40 m,
mittlerer Tiefgang 7,87 m,
Wasserverdrängung 12600 Tonnen.

Die Armierung besteht in zwei 30,5 cm-Geschützen in zwei Türmen mit 200 mm starkem Panzer, zwölf 20,3 cm-Schnellfeuergeschützen zu je zwei in drehbaren Panzertürmen aufgestellt; zwölf 7,6 cm- und zwölf 4,7 cm-Geschützen, zwei Über- und zwei Unterwasser-Lanzierrohren.

Der Panzer von 250 mm Stärke erstreckt sich über die ganze Wasserlinie, der weitere Schutz besteht in zwei Traversen von 200 mm und einem Zentralreduit in gleicher Stärke; für alle übrigen des Schutzes bedürftigen Teile ein Panzer von 50 mm Stärke.

Das Schiff erhält zwei Maschinen mit Tripelexpansion von 19000 Pferdestärken mit 28 Belleville-Kesseln aus der Fabrik Odero in Sestri Ponente. Das Schiff soll hiermit die Geschwindigkeit von 22 Knoten erreichen. Der gewöhnliche Kohlenvorrat beträgt 1000 Tonnen, Maximalkohlenvorrat 2000 Tonnen.

— Schiffsbewegungen. Das beim Stapellauf anwesende Mittelmeergeschwader hat sich von da nach Maddalena begeben zur Vornahme von Manövern.

Kreuzer „Dogali" ist nach Tanger gegangen und wird nach Erledigung der augenblicklich schwebenden Reklamationen die Reise nach Ostamerika fortsetzen.

Digitized by Google

Das bisherige Flaggschiff des ozeanischen Geschwaders, „Vettor Pisani", ist in der Heimat angelangt und in Spezia außer Dienst gestellt worden.

Kreuzer „Piemonte" ist aus Ostasien zurückgekehrt und in Neapel angekommen. Wegen grober Unregelmäßigkeiten an Bord, namentlich bei der Beschaffung von Kohlen ist eine strenge Untersuchung angeordnet, und sind der leitende Ingenieur und eine Anzahl Personen verhaftet worden.

— Linienschiff „Italia". Der Minister hat einen Bericht eingefordert über den Stand der Arbeiten an der „Italia", um danach zu entscheiden, ob die Arbeiten fortgesetzt oder abgebrochen werden sollen, da über deren Zweckmäßigkeit Zweifel entstanden sind.

— Offiziersatz. Die Zahl der neu aufzunehmenden Zöglinge der Marineschule ist von 25 auf 30 erhöht worden.

— Admiral Accioni ist gestorbeu. Als neapolitanischer Seeoffizier gehörte er zu den ersten, die sich sofort Garibaldi und der neuen Sache zuwendeten, infolgedessen ihm viele Auszeichnungen zuteil wurden. Er erreichte die höchsten Stellungen und war zuletzt als Präses des Obersten Marinerates tätig.

— Handelsmarine. Es wird beabsichtigt, die Angelegenheiten der Handelsmarine dem obersten Marinerat zu entziehen und sie einem eignen, nur für sie gültigen Marinerate zu unterstellen. Die Ausführung dieses Planes steht unmittelbar bevor.

— Der Etat 1904/05 in der Kammer. Aus der Berichterstattung Arlottas, die den Etat an sich billigt, ist nur hervorzuheben, daß sie auf eine schnellere Ausführung der Neubauten dringt. Die Schiffe seien veraltet, bevor sie von Stapel laufen. Die Ersparnisse von 13 Millionen, die Minister Morin gemacht habe, lieferten allerdings gegenüber den vielfach erhobenen Beschuldigungen den erfreulichen Beweis, daß keine Verschwendung und Verschleuderung stattgefunden habe, aber die Marine sei dadurch mehr, als wie zu billigen, in Rückstand gekommen.

Minister Mirabello, der in seiner ganzen bisherigen Tätigkeit eine starke Neigung zur Purifizierung sowohl des Personals wie des Materials bekundet, erklärt in seiner programmatischen Rede, daß er den vorliegenden Etat von seinem Vorgänger übernommen und nur wenige Änderungen hinzugefügt habe, diese hauptsächlich in bezug auf Torpedo- und Unterseeboote. Die Arbeiten der eingesetzten Untersuchungskommission werde er zwar in gebührender Weise fördern und unterstützen, ohne sich jedoch in seiner Verwaltung und in der Durchführung der von ihm für nötig gehaltenen Reformen stören zu lassen. Der Minister betont ferner, wie er es schon bei mehreren Gelegenheiten getan hat, daß sein vornehmstes Streben der Auswahl eines Personals gelten würde, das in militärischer wie administrativer Hinsicht auf der Höhe seiner Aufgabe stehe. Wie eine verständige Auswahl überall am Platze sei, so sei das ganz besonders bei Seeoffizieren der Fall, zu deren höheren Graden unter keinen Umständen Männer gelangen dürften, von denen nicht in jedem gegebenen Falle die Erfüllung der höchsten Anforderungen erwartet werden könne. Durch das neue Beförderungsgesetz werde das einigermaßen erleichtert, aber außer der Ausmerzung mittelmäßiger Elemente werde er sich bestreben, dem Offizierkorps auch den geeigneten Ersatz zuzuführen. Zu diesem Zwecke werde er im Einvernehmen mit dem Unterrichtsminister neue Bedingungen für den Eintritt in die Marineakademie aufstellen, für die er die Altersgrenze schon um ein Jahr heruntergesetzt habe. Organisatorische Bestimmungen für eine günstigere Laufbahn der Offiziere habe er in Aussicht genommen, für Offiziere sowohl wie für Unteroffiziere wolle er die Bedingungen für eine schnellere Beförderung schaffen. — Zum Material übergehend, führt der Minister aus: Unsere Panzerflotte, abgesehen von den Schiffen „Affondatore", „Duilio", „Lepanto" und „Italia", besteht nach den verschiedenen Bauperioden aus einer ersten, allerdings schon etwas veralteten Gruppe von vier Schlachtschiffen: „Dandolo", „Morosini", „Lauria" und „Doria".

Ihr folgt eine zweite Gruppe von stärkerer Offensivkraft und bemerkenswerter Geschwindigkeit: die drei Schiffe „Sardegna", „Re Umberto" und „Sicilia". Zwei Paar Schiffe von verschiedenem Typ bilden die neueste, dritte Gruppe: „Emanuele Filiberto" und „Saint Bon" mit mäßiger Geschwindigkeit, und „Regina Margherita" und „Benedetto Brin", die zu den besten und stärksten Schiffen zählen. Zu diesen tritt die vollkommen homogene Gruppe der im Bau befindlichen vier Schiffe: „Vittorio Emanuele III.", „Regina Elena", „Roma" und „Napoli". Im ganzen also elf Schlachtschiffe von verschiedenem Typ und Gefechtswert. Diesem Kern unserer Flotte können wir drei gute Panzerkreuzer hinzuzählen: „Garibaldi", „Varese" und „Ferruccio", sowie zwei von etwas minderem Wert: „Vettor Pisani" und „Carlo Alberto", die sämtlich in beständiger Bereitschaft für alle eintretenden Ereignisse gehalten werden müssen. Bei dem Unwerte der Schiffe vom Typ „Etna" und „Lombardia", die im Kriege nur eine sehr beschränkte Verwendung finden und in Friedenszeiten zur Besetzung auswärtiger Stationen dienen, erhellt es, daß der Marine eine genügende Anzahl Kreuzer von 6000 bis 8000 Tonnen fehlt und der Typ von 9000 bis 10 000 Tonnen überhaupt nicht vorhanden ist. Diese Schlachtschiffe — sagt der Minister —, weniger kostspielig, stark armiert und geschützt, mit hoher Geschwindigkeit und großem Aktionsradius, geringerem Tiefgang und daher besonders geeignet für unsere Küstenverhältnisse, würden einen weiteren, höchst wertvollen Kern unserer Flotte bilden. Während wir also vertrauensvoll die Bestätigung der unseren neuen Schiffen zugesprochenen sehr wertvollen Eigenschaften abwarten, halte ich es für notwendig, ohne Zaudern den Bau einiger Kreuzer von 9000 bis 10 000 Tonnen zu beginnen und einen sofort in Castellamare an Stelle des beabsichtigten fünften Schiffes vom Typ „Vittorio Emanuele" auf Stapel zu legen. — Weitere Sorge wird der Minister der Beschaffung von Seeminen zuwenden, deren zweckmäßige Verwendung durch geeignete Vorschriften sichern sowie dem Bau eines geeigneten Minenschiffes von mittlerem Tonnengehalt und großer Geschwindigkeit und weiteren Torpedobooten. Die dreizehn Torpedobootsjäger sind neuer Konstruktion, vierzehn Torpedoboote 1. Klasse sind schon im Bau, und in nicht zu langer Zeit können davon vierzig vorhanden sein. Was Unterseeboote anbelangt, so sind drei (Typ Laurenti) in Bau, zwei von anderem Typ und weitere werden im Etat 1905/06 vorgesehen werden. — Nach weiteren Bemerkungen über die neue Einteilung der Seestreitkräfte, zweckmäßige Vorbereitung der Mobilmachung, Betrieb der Werften und Wohlfahrtseinrichtungen für die Arbeiter hebt der Minister noch hervor, daß außer der gewöhnlichen Ausbildung die Abhaltung jährlicher Manöver durchaus nötig sei. In diesem Jahre würden Manöver im Verein mit der Armee beabsichtigt. Da solche Manöver seit Jahren geruht haben oder in wenig zulänglicher Weise ausgeführt sind, wird Italien seinem Minister Dank schuldig sein, daß in diesem sehr wunden Punkte Abhilfe geschaffen wird. — Die Ausführungen des Ministers enden mit einem warmen Appell an die Opferfreudigkeit der Nation, Italien die Mittel für seine Stellung im Mittelmeer zu gewähren, und ernten den reichsten Beifall des Hauses.

Einem Antrage des Abgeordneten Santini, durch eine internationale Konferenz die unterseeischen Kampfmittel prüfen zu lassen und ihre Verwendung zu unterdrücken, begegnet der Minister mit dem Hinweis, daß er nichts für weniger zweckmäßig halten würde und daß auch der Menschheit nicht dadurch geholfen würde, denn solange Kriege ernsthaft geführt werden, nützen die Betrachtungen wenig, wie sie weniger abschreckend zu gestalten wären. Wenn ein Schiff in die Luft geflogen ist, hält der Minister es nicht für absolut notwendig, zu unterscheiden, durch welches System diese Tatsache erzielt worden ist.

Der Etat wird genehmigt, unter Zustimmung zu dem Vorschlage des Ministers, einen Panzerkreuzer anstatt eines fünften Schlachtschiffes zu bauen.

— Die im Monat August beabsichtigten Manöver haben hauptsächlich Landungen und deren Abwehr im Auge. Dem Vernehmen nach wird die Landung an einem oder mehreren Punkten zwischen Gaeta und Neapel stattfinden, und wird der Teil der Provinz in Kriegszustand versetzt sein, die Insel Ponza als Stützpunkt für die Flotte.

Digitized by Google

— Die Kommission zur Untersuchung der Marineverwaltung hat ihre Arbeit mit dem Antrage begonnen, daß die organisatorischen Neugestaltungen bis zur beendigten Untersuchung nicht in Kraft treten. Die erste Untersuchung wird den Arbeiten des Obersten Marinerates gelten, während die gebildeten Subkommissionen sich mit dem Material, Arsenalen, Schiffen usw. beschäftigen werden, beginnend mit Spezia unmittelbar nach Ablauf der „Regina Elena"; Vergleich mit den Verwaltungen der englischen, französischen und österreichischen Marine.

Norwegen. Die Panzerschiffe „Tordenskjold" und „Eidsvold", die kürzlich Funkspruecheinrichtungen, System Slaby-Arco-Braun erhalten haben, sollen sich auf einer Entfernung von 185 km (Larvik—Laesö) dauernd verständigt haben; man nimmt an, daß die Signalweite auf 250 km wird erhöht werden können.

Schweden. Die drei nordischen Reiche Schweden, Norwegen und Dänemark haben gleichlautende Neutralitätserklärungen veröffentlicht. Die hauptsächlichsten Bestimmungen der schwedischen Erklärung sind folgende:

1. Kaperschiffe dürfen nicht in schwedische Häfen einlaufen oder sich auf schwedischen Reeden aufhalten.

2. Neutrale Handelsschiffe, die Verwundete, Kranke oder Schiffbrüchige der Kriegführenden führen oder aufnehmen, dürfen nicht aus diesem Grunde aufgebracht werden.

3. Kriegsfahrzeuge der Kriegführenden haben keinen Zutritt zu den schwedischen Gewässern innerhalb der angeordneten Minenlinie oder zu den schwedischen Kriegshäfen. In andere schwedische Häfen können solche Kriegsfahrzeuge einlaufen, dürfen dort jedoch nur Lebensmittel und Kohlen für den Bedarf bis zum nächsten nicht blockierten Heimatshafen übernehmen; dasselbe Schiff darf erst nach drei Monaten abermals in Schweden Kohlen nehmen. Notwendige Reparaturen dürfen ausgeführt werden, nicht aber Arbeiten, durch die die Kriegstüchtigkeit des Schiffes erhöht werden würde. Der Aufenthalt im Hafen darf nicht über 24 Stunden dauern, wenn nicht Sturm, Mangel an Lebensmitteln oder Beschädigungen das Auslaufen verhindern. Keiner der Kriegführenden darf in einem schwedischen Hafen oder Fahrwasser Kriegsgewalt ausüben oder ein solches Gebiet als Operationsbasis benutzen. Den Kriegführenden gehörige Kriegsfahrzeuge dürfen schwedische Häfen oder Reeden, von denen Kriegs- oder Handelsschiffe der anderen Kriegsmacht abgegangen sind, nicht vor Ablauf von 24 Stunden verlassen. Prisen dürfen nur im Fall offenbarer Seenot in einen schwedischen Hafen gebracht und dort nicht abgeurteilt oder verkauft werden. Militärische Lazarettschiffe dürfen sich unbehindert in schwedischen Häfen und Fahrwassern aufhalten.

4. Kein Schwede oder in Schweden Wohnender darf dazu mitwirken, daß die vorstehenden Bestimmungen übertreten werden.

5. Kohlendepots der Kriegführenden in Schweden sind verboten.

Bei einer nächtlichen Angriffsübung der Torpedoschulabteilung gegen das Werkstattsschiff „Ran" am 27. Mai im Stockholmer Schärengarten N von Furusund liefen die drei beteiligten Torpedoboote „Nr. 81", „79" und „77" mit 19 Seemeilen Fahrt auf eine Untiefe. „Nr. 81" wurde erst am 29. Mai mit Hilfe des Torpedofahrzeugs „Jacob Bagge" wieder flott, nachdem es durch längsseit festgemachte Flöße vor dem Sinken geschützt worden war. Es sind mehrere Platten im Heizraum beschädigt worden, doch konnte das Boot nach vorläufiger Dichtung mit eigener Maschinenkraft nach Stockholm in die Werft gehen. „Nr. 79" beschädigte sich das Bugruder, „Nr. 77" schrammte nur unbedeutend.

Vierzehn Tage später, am 11. Juni, lief das Torpedofahrzeug „Jacob Bagge“ in den Stockholmer Schären im Aspösund ebenfalls auf eine Untiefe. Es sollte bei der Schießübung des Torpedofahrzeugs „Pfilander“ als seitlicher Beobachter dienen und lief mit etwa 10 Seemeilen Fahrt im Drehen auf eine Untiefe, die der Kommandant schon passiert zu haben glaubte. Die Versuche, es flott zu machen, die anfangs von der Marine mit Kriegsschiffen gemacht wurden, blieben erfolglos. Es ist deshalb die Hilfe der Bergungsgesellschaft Neptun in Anspruch genommen worden, für einen Bergelohn von 30 000 Kronen im Falle des Gelingens.

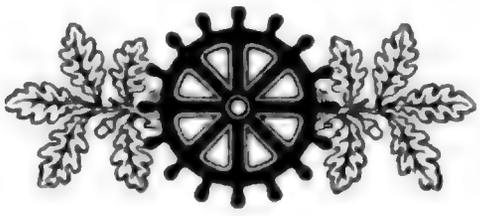
Österreich-Ungarn. Für das nächste Etatsjahr sind 75 Millionen Kronen als Extraordinarium für die Marine gefordert und bewilligt worden. Sie sollen außer zum Bau von neuen Torpedobooten (zunächst 8 Booten mit 2000 Pferdestärken und 26 Seemeilen Geschwindigkeit) hauptsächlich zur besseren unterseeischen Verteidigung Polas verwendet werden. Bei Gelegenheit der Begründung des Etats erklärte der Marinekommandant Frhr. v. Spaun, es werde zunächst nur ein Unterseeboot zum Versuch gebaut.

Die Zöglinge des ersten und zweiten Jahrganges der Marineakademie (entsprechend unserer Marineschule) machen im Juli und August auf der Korvette „Saida“ eine Übungsfahrt ins östliche, die des dritten Jahrganges auf dem Kreuzer „Kaiser Franz Josef I.“ eine solche ins westliche Mittelmeer.

Für die Dauer der Verstärkung des Geschwaders (siehe „Marine-Rundschau“ Heft 6) ist Kontreadmiral v. Ripper zum Geschwaderchef und Chef der I. Division, Kontreadmiral Beck Edler v. Wellstaedt zum Chef der II. Division, Linienschiffskapitän Mauler v. Elisenau zum Chef der Torpedobootsflottille ernannt worden. Der bisherige Geschwaderchef, Kontreadmiral Kneißler v. Maixdorf, ist Adlatus des Hafenadmirals von Pola geworden.

Die Bilanz des Österreichischen Lloyd schließt mit einem mäßigen Überschuß; Dividende wird nicht gezahlt.

Griechenland. Die griechische Regierung hat eine Erneuerung der Kriegsmarine beschlossen. Alle Kriegsschiffe bis auf 3 Panzerschiffe, 2 Kreuzer, 2 Kanonenboote, die auf deutschen Werften gebauten Torpedoboote und 5 Transportschiffe sollen verkauft und dafür 3 größere Panzerschiffe, 6 Torpedobootszerstörer und 12 Torpedoboote neugebaut werden. Die Kosten für die Neubauten sind auf 43 Millionen Franken veranschlagt.



Digitized by Google

Verschiedenes.

Admiral v. Knorr.

Am 24. Juni feierten vier alte Seeoffiziere den Tag, an dem sie vor fünfzig Jahren in die damals noch in den ersten Anfängen ihrer Entwicklung stehende Marine eingetreten waren. Jeder von ihnen hat an seinem Teile seine Schuldigkeit getan, und ihre Namen sind mit manchem bemerkenswerten Ereignis unserer Marinegeschichte verknüpft, der Name des einen aber gehört darüber hinaus schon jetzt der allgemeinen Geschichte an, und es ist uns eine schöne Ehrenpflicht, wenn auch mit wenigen Worten nur, die Erinnerung an ihn und das, was er geleistet, wieder wachzurufen.

Das erste Mal wird der Name des Kadetten Knorr genannt, als Prinz Adalbert von Preußen mit dem Landungskorps der Korvette „Danzig" bei Tres Forcas den fast allzukühnen Angriff auf die Riffpiraten unternahm. Knorr gehörte zu denen, die diese Feuertaufe der Marine mit ihrem Blute besiegelt hatten; der Gefechtsbericht rühmt, in einer Reihe von anderen Namen freilich, auch sein tapferes Verhalten und seine Ausdauer. Als Fähnrich zur See nahm Knorr an Bord der „Arkona" an der großen Expedition von 1859 bis 1862 teil; 1864 kommandierte er das Dampfkanonenboot „Natter".

Unvergessen für alle Zeiten bleibt der kühne Zweikampf, den Kapitänleutnant Knorr am 9. November 1870 als Kommandant des Kanonenboots „Meteor" vor dem Hafen von Havanna mit dem französischen Aviso „Bouvet" ausfocht, und aus dem das viel kleinere deutsche Fahrzeug dank der schneidigen Manöver seines Führers als Sieger hervorging.

Die folgenden Friedensjahre gaben Knorr Gelegenheit, seine organisatorischen Fähigkeiten an leitender Stelle zu betätigen. Stosch fand den jungen Korvettenkapitän als Leiter des „Hydrographischen Bureaus" in der Admiralität vor, und sein eigenes Interesse an nautischen Fragen fand in dem Feuereifer Knorrs willige Unterstützung. 1874 bis 1877 befehligte Knorr die alte „Hertha" in Ostasien und der Südsee; erst nach 3jähriger Abwesenheit brachte er das Schiff in die Heimat zurück. Später finden wir ihn als Oberwerftdirektor in Wilhelmshaven, als Chef des Stabes in der Admiralität und als Kommandanten von Panzerschiffen in den damals gebräuchlichen Übungsgeschwadern.

Zu ernsteren Aufgaben sah sich Knorr, der inzwischen zum Kontreadmiral befördert war, berufen, als 1884 Deutschland zuerst begann, seine Flagge über bis dahin herrenlosen Gebieten zunächst im dunkeln Erdteil auszubreiten. Die Unruhen in Kamerun erforderten die schleunige Entsendung eines Geschwaders, und rechtzeitig war Knorr an Bord seines Flaggschiffes „Bismarck" und mit der Kreuzerkorvette „Olga" zur Stelle, um am 21. Dezember den aufrührerischen Häuptlingen von Yoßtown, Belltown und anderen Negerdörfern zu zeigen, daß Deutschland mit der Aufrichtung seiner Schutzherrschaft über das von deutschen Kaufleuten dem deutschen Handel erschlossene Land Ernst zu machen gesonnen war. Schleunigst galt es dann, den Kurs südwärts und um das Kap der guten Hoffnung herum zu richten, weil auch in Zanzibar der Sultan von der Bedeutung der deutschen Flagge nicht die rechte Vorstellung hatte und der Deutschen Kolonisationsgesellschaft, die unter der Führung von Carl Peters im Hinterlande festen Fuß zu fassen suchte, ihre verbrieften Rechte streitig machte. Es war ein stattliches Geschwader, das, von allenthalben zusammengezogen, unter Knorrs Kommando auf der Reede von Zanzibar zu Anker ging. „Bismarck" und „Gneisenau", „Prinz Adalbert", „Stosch" und „Elisabeth" mit den Kanonenbooten „Möwe" und „Hyäne" genügten

Digitized by Google

denn auch vollständig, den Sultan gefügig zu machen, so daß für die Folge die Zurücklassung kleinerer Stationsfahrzeuge zum Schutz der deutschen Interessen zu genügen schien. Leider war die Ordnung der Dinge nicht von Bestand, und schon 1886 mußte Knorr, der mit seinem Geschwader unterdessen in der Südsee und in den chinesischen Gewässern geweilt hatte, mit „Bismarck", „Olga", „Sophie" und „Carola" wiederum nach Zanzibar eilen, um bei dem Sultan die Bestrafung der Somalis durchzusetzen, deren Fanatismus der Forschungsreisende Dr. Jühlke an der Nordgrenze des Witulandes zum Opfer gefallen war.

Am 15. April 1887 gab Knorr in Kapstadt das Kommando des rühmlich geführten Kreuzergeschwaders an Kommodore Heusner ab, um zunächst die Stellung als Inspekteur der I. Marineinspektion und dann, nachdem er 1888 die Manöverflotte geführt hatte, diejenige des Chefs der Marinestation der Ostsee zu übernehmen. Hier blieb Knorr, bis er nach dem Rücktritt des Freiherrn v. der Goltz im Jahre 1895 an die Spitze des Oberkommandos berufen wurde. Seine Verdienste auf diesem Posten wurden bekanntlich durch Verleihung des hohen Ordens vom Schwarzen Adler Allerhöchsten Orts gewürdigt; er schied daraus, als durch Ordre vom 14. März 1899 für die Organisation der obersten Marinebehörden eine neue Grundlage geschaffen und das Oberkommando in seiner bisherigen Verfassung aufgelöst wurde.

Seitdem lebt Admiral v. Knorr in beschaulichem Ruhestand, irren wir nicht, mit der Aufzeichnung seiner Memoiren beschäftigt, für die ihm Schreiber dieser Zeilen aus alten, im Marineamt aufbewahrten Logbüchern allerlei Material zur Verfügung stellen durfte, das ihm offenbar manche erheiternde Erinnerung wachrief. Möchte ihm, nachdem es ihm nun vergönnt war, sein fünfzigjähriges Jubiläum zu feiern, noch eine lange friedliche Muße beschieden sein.

P. K.

Lord Brasseys Naval Annual 1904.

Ein Buch wie Lord Brasseys Naval Annual zu besprechen, gehört immer zu den angenehmen Pflichten des Kritikers. Ist es doch seit langem schon eine der erfreulichsten Erscheinungen der Marineliteratur. Auch der diesjährige 18. Jahrgang schließt sich seinen Vorgängern würdig an. Wem an sachkundiger Belehrung auf allen Gebieten kriegsmaritimen Wissens, wem an einem ruhigen, unparteiischen Urteil über alle die maritime Welt bewegenden Fragen gelegen ist, der nehme das Naval Annual zur Hand. Zu bedauern ist an dem sonst vortrefflichen Buche nur, daß es in seinen statistischen Daten noch immer eine Anzahl nicht unerheblicher Unrichtigkeiten enthält. So werden, um nur ein Beispiel herauszugreifen, der deutschen Kriegsmarine mehrere Unterseeboote verschiedenen Typs angedichtet. Außer von den bekannten früheren Mitarbeitern Mr. John Leyland, Mr. Thursfield, Mr. Carlyon Bellairs, Mr. Dunell sind diesmal auch Aufsätze aus der Feder des Commander Robinson und von Sir William White, dem früheren Chefkonstrukteur der englischen Marine, zu verzeichnen.

Im Kapitel I behandeln Lord Brassey und Mr. John Leyland die Fortschritte der englischen und fremden Kriegsmarinen im Jahre 1903. Die angeführten Daten sind den Lesern der Marine-Rundschau von der Rundschau in fremden Marinen her wohl alle bekannt, so daß kurz darüber hinweggegangen werden kann. Erwähnt sei nur folgendes:

1. In einem Vergleich der angekauften chilenischen Schlachtschiffe „Swiftsure" und „Triumph" mit den modernsten Panzerschiffen aller Nationen kommt Lord Brassey zu dem Schluß, daß die Schiffe eine wertvolle Erwerbung für die englische Flotte darstellen, welche bis jetzt ihnen an Geschwindigkeit und Offensivkraft gewachsene Schiffe

Digitized by Google

nicht aufzuweisen hat. Das 25 cm-Geschütz, welches die schwere Armierung der Schiffe ausmacht, hält er für völlig genügend, die Mittelartillerie von 14 19 cm-SK. dagegen für derjenigen gleichaltriger anderer Linienschiffstypen erheblich überlegen. Selbst in Anbetracht ihrer nicht sehr stark entwickelten Defensiveigenschaften, bezüglich deren sie der Kritik am meisten Angriffspunkte böten, seien die Schiffe sicherlich für die Schlachtlinie geeignet.

2. Bezüglich der als Teil der Mittelartillerie auch für die gerade in Bau gegebenen Schiffe „Africa", „Britannia" und „Hibernia" vorgesehenen 15 cm-SK. wird gesagt, daß die Admiralität getadelt worden sei, die Armierung der „King Edward"-Klasse in dieser Beziehung für die neuen Schiffe nicht verbessert zu haben, da die 15 cm-SK. nicht mehr genüge. Eines eigenen Urteils enthält sich der Verfasser.

3. Aus einer Tabelle über die von den Schiffen der „Kent"-Klasse bei den Probefahrten erreichten Höchstgeschwindigkeiten geht hervor, daß

„Berwick"	23,61	Seemeilen,
„Cumberland"	23,68	=
„Donegal"	23,56	=
„Lancaster"	24,01	=
„Suffolk"	24,7	=

gelaufen hat. Stimmt man dem Grundsatz zu, daß Lebensbedingung für einen kleinen Kreuzer die Möglichkeit ist, sich jedem großen Kreuzer durch die Flucht zu entziehen, so muß man danach den kleinen Kreuzer schon auf mindestens 24,8 Seemeilen konstruieren.

4. Der Verfasser schließt aus einer Äußerung des Ministers Pelletan in der Kammer am 15. März d. Js., daß das Panzerschiff „Patrie" auch wie die folgenden Schiffe der „Démocratie"-Klasse bereits 10 19,4 cm-Geschütze als Mittelartillerie erhalten solle. Das scheint auf einem Mißverständnis zu beruhen. Alle Nachrichten stimmen dahin überein, daß „Patrie" gleich der „République" ihre Mittelartillerie von 18 16,5 cm behält.

5. S. M. großer Kreuzer „Roon" soll 19 000 Pferdestärken indizieren, nicht 17 000, wie Brassey angibt.

6. Die „Braunschweig"-Klasse umfaßt nicht 8 Schiffe, sondern wie die „Kaiser"- und „Wittelsbach"-Klasse 5, wie ja überhaupt die deutschen Linienschiffe in Serien zu 5 gebaut werden.

Kapitel II behandelt Artillerieausbildung und Preisschießen. Es wird dort gesagt, daß das 1902 ausgesprochene Wort Lord Charles Beresfords, daß das Schießen in der englischen Flotte nicht so sei, wie es sein müßte, jetzt keine Geltung mehr habe, nachdem durch die neuen, im vorigen Dezember erlassenen Vorschriften eine systematische Ausbildung des Personals sichergestellt sei. Von Interesse dabei ist, daß nach diesen Vorschriften der Geschützführer und der Mann, der den Aufsatz einstellt, ein untrennbares Paar bilden, welches stets zusammenbleibt und deshalb aufeinander eingespielt ist. Als dritter gesellt sich ihnen, wenn nötig, der Stückmeister hinzu. Als Beweis für das erhöhte Interesse, welches man der Schießausbildung widmet, wird angeführt, daß es jetzt nicht mehr, wie noch vor einigen Jahren, möglich sei, daß ein Admiral sich an Land begebe, um den Schießübungen seines Flaggschiffes zu entgehen, daß der Flottenchef jetzt im Gegenteil entweder an Bord der ihre Schießübungen erledigenden Schiffe gehe oder sich mit seinem Flaggschiff so hinlege, daß er sich durch persönliche Beobachtung ein Urteil über das Schießen bilden könne. Es folgen dann höchst interessante Daten über das Preisschießen der englischen Marine in den Jahren 1899 bis 1903, aus denen hervorgeht, daß sich die Schießausbildung in dieser Zeit ständig und bedeutend gehoben hat.

In Kapitel III gibt James Thursfield eine ausführliche Darstellung der letztjährigen großen englischen Manöver in der Atlantik, welche für die Leser der Marine-Rundschau nichts wesentlich Neues bringt. Nur folgendes sei hervorgehoben:

Digitized by Google

1. Bei Besprechung des nächtlichen Gefechts zwischen den Kreuzern des B.1-Geschwaders unter Admiral Fawkes gegen Kreuzer des B.2-Geschwaders, welche sich nach Versagen der Erkennungssignale gegenseitig für Feinde hielten, stellt der Verfasser die Behauptung auf, daß ein solches Mißverständnis im Kriege so gut wie ausgeschlossen sei, da man dann auch ohne Erkennungssignale feindliche Schiffe sofort an ihrem von der eigenen Flotte meist merklich verschiedenen Äußeren erkennen würde. Ich glaube nicht, daß alle Seeoffiziere ihm hierin beistimmen werden, ist es doch in dunklen Nächten mehrfach vorgekommen, daß man Torpedoboote für Panzerschiffe hielt und umgekehrt.

2. Bemerkenswert sind die über den Gebrauch des Heliographen an Bord gemachten Angaben. Das erste Signal, welches bei der Vereinigung der beiden B.-Geschwader zwischen den beiden Flaggschiffen aus großer Entfernung ausgetauscht wurde, war durch den Heliographen übermittelt. Als Vorzüge werden dieser Art der Signalübermittlung Schnelligkeit und die Möglichkeit nachgerühmt, sich zu verständigen, ohne daß ein in Sicht befindliches drittes Schiff in der Lage wäre, das Signal abzulesen, und das auf eine Entfernung bis zu $14^1/_2$ Seemeilen! Die Konstruktion des ebenso einfachen wie brauchbaren Apparats soll von Admiral Wilson selbst stammen, in dessen Geschwader er im vorigen Sommer zum ersten Male praktisch erprobt wurde.

3. Mit der Entscheidung der Unparteiischen ist Herr Thursfield durchaus nicht einverstanden, sondern schreibt der B.-Flotte den Erfolg zu.

4. Aus dem Verlauf der Schlacht bei den Azoren zieht er den Schluß, daß ein Admiral, welcher versucht, sich der Entscheidung zu entziehen und ein Rückzugsgefecht zu führen, ziemlich sicher ist, entweder die Schlacht zu verlieren oder schließlich gezwungen zu werden, nach dem Willen seines Gegners zu kämpfen, nicht nach seinem eigenen.

In Kapitel IV, dem Stärkevergleich der Hauptseemächte, hält Lord Brassey eine weitere Vergrößerung des Kanalgeschwaders auf Kosten des Mittelmeergeschwaders für wünschenswert, da sich der maritime Schwerpunkt in Europa immer mehr nach dem Norden verschiebe.

Bezüglich der Indienstthaltungen meint er, daß diejenigen der englischen Flotte im Hinblick auf die der fremden Marinen eine Verminderung wohl vertrügen, daß eine solche aber wegen der notwendigen Ausbildung der zahlreichen in den letzten Jahren eingestellten Mannschaften nicht möglich sei.

Folgende Tabelle der erstklassigen Panzerschiffe aller Mächte sei dem englischen Volk zur Kenntnisnahme empfohlen, welches infolge planmäßiger Verhetzung durch gewisse Politiker sich noch immer durch einen demnächst zu erwartenden deutschen Angriff zur See bedroht glaubt.

	England.	Deutschland.	Vereinigte Staaten.	Rußland.	Frankreich.
fertig	38	14	11	10	11
in Bau	10	8	13	9	6
Summa	48	22	24	19	17

Deutschland rangiert in dieser Tabelle an einem verhältnismäßig günstigen Platze, rechnet man die Panzerschiffe 2. und 3. Klasse sowie die Kreuzer hinzu, so rangieren Frankreich und Rußland vor ihm.

Aus obiger Tabelle zieht Lord Brassey den Schluß, daß England auch im Jahre 1904 der Kombination von drei Mächten gewachsen ist, und daß es in Zukunft den „Two Power standard“ mit Leichtigkeit aufrecht erhalten wird.

Hochinteressant ist Kapitel V, in welchem der verdiente frühere Chefkonstrukteur Sir William White die Prinzipien und Methoden des Panzerschutzes auf modernen Schiffen behandelt. Aus dem reichen Schatz seiner Erfahrungen heraus bespricht er nach einem kurzen historischen Rückblick unter anderem die Frage der ungepanzerten Schiffs-

Digitized by Google

enden, wobei er zu dem Schluß kommt, daß vertikale Ausdehnung des Seitenpanzers wichtiger ist als horizontale, die Aufstellung der Mittelartillerie in Kasematten, Zentralbatterien und Türmen, wägt die Vor- und Nachteile von Seiten- und Horizontalpanzer gegeneinander ab, wobei er hohen Wert auf genügende Stärke des Deckpanzers legt, bricht eine Lanze für die neuerdings in der Mittelartillerie als minderwertig angesehene 15 cm-SK., welche als das größte Kaliber der eigentlichen, d. h. mit der Hand bedienten Schnelladekanonen gegen die feindlichen Pfortenöffnungen und Türme stets ihren Wert behalten würde, und kommt zum Schluß auf die Frage des Unterwasserschutzes zu sprechen. Von einer Unterwasserpanzerung gegen Torpedos, etwa nach Art der beim „Zesarewitsch" angewandten, hält er nichts, erwartet vielmehr von Fortschritten der Geschütze bezüglich Reichweite, Schnelligkeit und Treffsicherheit sowie von Verbesserungen der Geschosse den besten Schutz gegen Torpedos.

Das VI. Kapitel, Marine Engineering, dessen Verfasser nicht genannt ist, behandelt die Fortschritte in der Verwendung von Turbinenmaschinen, Explosionsmotoren mit besonderer Berücksichtigung ihrer Anwendung auf Unterseeboten, Wasserrohrkesseln und schwimmenden Werkstätten für die englische Marine. Zum Schluß gibt es eine Liste der bei den letztjährigen englischen Manövern zahlreich vorgekommenen Havarien.

Im VII. Kapitel, „Commerce and war" betitelt, bringt Carlyon Bellairs eine Menge von Gedanken über den Handelskrieg, von denen folgende hervorgehoben seien:

Unter der Spitzmarke „Shadowing" heißt es: „Es würde z. B. äußerst unklug von uns sein, wollten wir in einer kritischen Zeit uns der Verfolgung (shadowing) nicht nur der Kriegsschiffe des Gegners, sondern auch z. B. solcher Schiffe, wie die deutschen Schnelldampfer, enthalten, deren Positionen für jeden Tag in Friedenszeiten bekannt sind. An einer anderen Stelle sagt er, daß der englischen Flotte in einem Kriege mit Frankreich nichts Erwünschteres passieren könnte, als daß die Franzosen ihre großen Kreuzer auf den englischen Handel ansetzten und so ihre Flotte der Augen beraubten.

Kapitel VIII bringt einen Artikel von John Bellairs über die Reorganisation des englischen Flottenpersonals.

Recht interessant ist gerade für den Augenblick das IX. Kapitel, das aus der Feder des Herrn Erin eine Beschreibung der japanischen Marine, ihrer Organisation und ihres Personals gibt.

Der zweite Abschnitt enthält wie bisher die Schiffstabellen und Skizzen.

Bezüglich der neuen deutschen Schiffe sind wieder einige Fehler mit untergelaufen, so ist die N-Klasse nicht von der „Braunschweig"-Klasse unterschieden, so werden bei „Ersatz Deutschland" 6 Torpedorohre, davon 3 Unterwasserrohre angegeben, während das Schiff 4 Unterwasserrohre hat, und bei den Linienschiffen der „Braunschweig"-Klasse 6, wovon 5 Unterwasserrohre, während sie 6 Unterwasserrohre besitzen.

Das I. Kapitel des dritten Teils behandelt die gegenwärtig so wichtige Frage der Unterseeboote und die Fortschritte im Torpedowesen.

Es wird dort konstatiert, daß Frankreich zwar mit 26 fertigen und 20 in Bau befindlichen Unterseebooten an der Spitze marschiert, wenigstens was die Zahl anbetrifft, daß von den fertigen aber nur die 5 Tauchboote der „Narval"-Klasse wirklich brauchbar seien, da die Boote der „Naïade"- und „Morse"-Klasse einen zu geringen Aktionsradius hätten. Frankreich sei England, welches gegen Ende dieses Jahres 12 fertige Boote des erprobten „Holland"-Typs besitzen werde, daher nur an Hafenverteidigungsbooten überlegen. Als Abwehrmittel gegen Unterseeboote werden angeführt:

1. Hohe Geschwindigkeit, so daß das Unterseeboot keine Zeit hat, auf Schußdistanz zu kommen.

Digitized by Google

2. Gute Manövrierfähigkeit, um schnell imstande zu sein, auszuweichen, sobald ein Unterseeboot entdeckt ist.

3. Die Aufstellung von einigen Torpedobootszerstörern in einer Peilung von $1^1/_2$ bis $2^1/_2$ Strich von vorn und etwa 1100 m ab, um die Periskope von zum Angriff vorgehenden Unterseebooten zu entdecken und das Schiff zum Ausweichen zu veranlassen, sobald ein Periskop gesichtet ist.

Als Mittel zur Zerstörung eines Unterseebootes, dessen Periskop gesichtet ist, wird für die Torpedoboote eine Art Schnellfeuertorpedorohr empfohlen, welches in kurzer Zeit eine ganze Anzahl kleiner Torpedos gegen das Unterseeboot schleudern kann. Die Menge der Torpedos soll ihre mangelhaften Treffchancen ausgleichen. Um das Auffinden der Unterseeboote zu erleichtern, sollen je 2 Torpedobootszerstörer eine Leine zwischen sich durchs Wasser schleppen, wie dies schon bei den kürzlich stattgehabten englischen Manövern ausgeführt ist.

Zum Schluß der Betrachtung werden folgende Sätze aufgestellt:

1. Das Unterseeboot hat zweifellos eine große Zukunft.

2. Das Problem des Innehaltens einer bestimmten Tiefe und der Aufstellung geeigneter Motoren für Unterwasser- und Überwasserfahrt ist gelöst.

3. Ihre Geschwindigkeit wird stets ziemlich gering sein, ebenso in gewisser Beziehung der Aktionsradius, aber trotzdem werden sie in den engen Gewässern des Kanals, der Nordsee und des Mittelmeers großen Einfluß ausüben.

4. Ein Gewässer, in welchem eine Anzahl von Unterseebooten operiert, ist für feindliche Schiffe nahezu unzugänglich, wenn sie nicht mit besonderen Vorsichtsmaßregeln fahren.

5. Eine Flotte wird künftig nicht mehr imstande sein, an einem dem Feinde bekannten Punkt zu Anker zu liegen, ohne besondere Vorsichtsmaßregeln gegen Unterseeboote zu treffen. (Netze und ein Ring von Zerstörern.)

6. Bisher ist noch kein ausreichendes Mittel zur Bekämpfung von Unterseebooten gefunden, es ist aber nicht wahrscheinlich, daß diese ihre Unverletzlichkeit lange behalten werden. Die Hauptrolle bei ihrer Bekämpfung wird eher dem Torpedo als dem Geschütz zufallen.

7. Häfen können gegen Unterseebootsangriffe durch Minen verteidigt werden, aber Wellenbrecher und Balkensperren, welche in genügender Stärke möglichst tief unter Wasser reichen müssen, sind bedeutend vorzuziehen.

Im zweiten Teil dieses Artikels wird die Verwendung von Torpedos im Kampfe von Geschwadern auf weite Entfernung besprochen, die neuerdings durch Gebrauch des Gyroskops möglich geworden sei, und der Nation der Vorteil zuerkannt, deren Torpedo die größte Laufstrecke besitze. In Verbindung mit dieser Frage ist diejenige der Feuergeschwindigkeit von Torpedorohren aufgetaucht. Hierin hat das englische Mittelmeergeschwader die bisher beste Leistung aufzuweisen, indem dort aus einem Rohr innerhalb 2 Minuten 3 Torpedos gefeuert wurden.

Zum Schluß stellt der Verfasser die etwas merkwürdig anmutende Behauptung auf, daß neben den Unterwasserrohren auch die Überwasserrohre ihre Bedeutung behalten hätten, da sie nachts und bei Nebel wertvolle Dienste leisten und infolge ihrer Leichtigkeit kleineren Schiffen in großer Anzahl eingebaut werden könnten und schlägt vor, ihnen soviel Überwasserrohre zu geben, als sie tragen könnten, allen Aufklärungsschiffen aber beide Arten und im allgemeinen die Anzahl der an Bord zu gebenden Torpedos zu erhöhen.

In Kapitel II und III des dritten Abschnitts, welche sich mit der Stärke und Anordnung des Panzers auf neuen Schiffen und mit den Fortschritten des Geschützwesens beschäftigen, sind die leitenden Gedanken dieselben wie im letzten Jahrbuch: Gürtelpanzer und Schutz der schweren Artillerie sind überall ungenügend, der erhöhte Schutz der Artillerie muß zu einer Beschränkung in der Zahl der Geschütze führen, alle Haupt-

Digitized by Google

geschütze schweren und mittleren Kalibers müssen in möglichst hochgelegenen Türmen aufgestellt werden, besondere Fortschritte in der Geschützfabrikation sind nicht zu verzeichnen, als schwere Artillerie haben Frankreich, Rußland und Amerika 45 Kaliber lange Geschütze, England und Deutschland dagegen — ersteres aber nur vorläufig — 40 Kaliber lange. Als ein Vorteil der größeren Kaliberlänge wird außer der Möglichkeit höherer Anfangsgeschwindigkeit der Umstand angegeben, daß die längeren Geschütze beim Schuß in der Richtung nahe der Bordwand die übrigen dort stehenden Kanonen nicht so durch den von ihnen erzeugten Luftdruck stören als kürzere, die Feuergeschwindigkeit dieser letzteren also größer sein wird. Es wird behauptet, dieser Umstand müsse sich bei den 28 cm-Kanonen der „Braunschweig"-Klasse mit ihrer hohen Anfangsgeschwindigkeit besonders störend geltend machen, während die Franzosen in dieser Hinsicht von ihren langen Geschützen keine Nachteile zu befürchten hätten.

Der vierte Abschnitt gibt die diesjährige Denkschrift des ersten Lords der Admiralität zum Etat sowie Auszüge aus dem englischen Marineetat und denjenigen anderer Nationen.

Statistischer Sanitätsbericht der Kaiserlich Deutschen Marine.

In schneller Aufeinanderfolge ist dem letzten Sanitätsberichte der Deutschen Marine für den Zeitraum 1899/1901 der jetzt erschienene gefolgt. Dieser erstreckt sich auf die Zeit vom 1. Oktober 1901 bis 30. September 1902. In drei Teile gegliedert, ist er der erste nur ein Jahr umfassende Bericht.

Der erste Teil gibt eine allgemeine Übersicht über die Krankheitsverhältnisse, Dienstunbrauchbarkeit und Sterblichkeit.

Der zweite Teil enthält Sonderberichte über die Krankheitsverhältnisse auf den einzelnen Schiffs- und Landstationen nebst Übersichten über die ausgeführten größeren Operationen. Die einzelnen Krankheitsformen werden hier hinsichtlich Verlauf und Behandlung durch zahlreiche interessante Krankengeschichten erläutert und nach Entstehung und Ausbreitung in den verschiedenen Häfen eingehender besprochen.

Im dritten Teile sind die Krankheitsübersichten in tabellarischer Zusammenstellung dargestellt.

Folgende Punkte des Berichts sind von besonderem Interesse.

Seit dem Jahre 1879/80 bis zur Jetztzeit ist der Krankenstand in der Marine immer günstiger geworden. Der Krankenzugang, welcher im Jahre 1900/01 696,0 ‰ betrug, ist weiter auf 586,1 ‰ gesunken, womit der niedrigste Stand seit dem Erscheinen der Sanitätsberichte überhaupt erreicht worden ist.

Bei einer Kopfstärke von 33729 Mann gegen 29905 im Vorjahre betrug der Krankenzugang während des Berichtsjahres 19770 Mann = 586,1 ‰.

Im Vergleich hierzu kamen in Zugang bei der

	preußischen Armee*).	englischen Marine:	österreichischen Marine:	amerikanischen Marine:	japanischen Marine:
1901:	649,3 ‰,	853,83 ‰,	543,0 ‰,	766,75 ‰,	942,76 ‰,
1902:	—	861,1 ‰.	—	767,63 ‰.	—

Der tägliche Krankenstand einschließlich aller in Landlazaretten des In- und Auslandes behandelten Schiffskranken betrug 33,0 ‰ Mann; er hat im Vergleich zum vorhergehenden Berichtsjahre um 2,0 ‰ abgenommen und zwar ausschließlich durch den

*) Einschließlich Sachsen und Württemberg.

Digitized by Google

Rückgang auf 29,5 ‰ gegen 34,7 ‰ im Jahre 1900/01 bei den Schiffsbesatzungen, wogegen die Marineteile am Lande eine Zunahme um 3,2 ‰ erfahren haben.

Es stellte sich der tägliche Krankenstand in der

	preußischen Armee*):	englischen Marine:	österreichischen Marine:	amerikanischen Marine:	japanischen Marine:
1901	auf 25,5 ‰,	35,39 ‰,	30,61 ‰,	33,99 ‰,	60,54 ‰,
1902	„ —	35,40 ‰.	—	34,77 ‰.	—

Die durchschnittliche Behandlungsdauer einschließlich aller in Landlazaretten des In- und Auslandes behandelten Schiffskranken der ganzen Marine belief sich auf 20,0 Tage und ist im Vergleich zum letzten Berichtsjahr um 1,4 Tage gestiegen.

Sie betrug in der

	preußischen Armee*):	englischen Marine:	österreichischen Marine:	amerikanischen Marine:	japanischen Marine:
1901:	14,1 Tage,	15,1 Tage,	20,46 Tage,	11,18 Tage,	23,44 Tage,
1902:	—	15,0 „	—	16,53 „	—

An Bord im Auslande hatten den höchsten Krankenzugang die Schiffe der Südseestation infolge zahlreicher Malariaerkrankungen auf „Möwe“ (825,6 ‰), wogegen der Krankenstand an Bord in der Heimat nur 424,4 ‰ betrug.

Am Lande wies nach wie vor das Kiautschougebiet infolge dort vorgekommener zahlreicher Ruhrerkrankungen und Darmkatarrhe den höchsten Krankenzugang auf (1170,1 ‰).

Im Gegensatz hierzu belief sich der Krankenzugang in der Heimat am Lande auf nur 630,1 ‰.

Die Entlassungen wegen Dienstunbrauchbarkeit haben im Vergleiche zum vorigen Jahre hauptsächlich durch Vermehrung des Abgangs wegen gleich bei der Einstellung festgestellter Dienstunbrauchbarkeit um 7,4 ‰ wieder zugenommen. Ganz besonders hoch ist die Nordseestation mit Dienstunbrauchbarkeitsentlassungen belastet (46,0 ‰ gegen 23,2 ‰ im Jahre 1900/01) und erklärt sich dies durch bedeutende Mehreinstellungen von Rekruten bei dieser Station und daraus, daß bei den Einstellungen für die Stammkompagnie des III. Seebataillons infolge der erhöhten Anforderungen, welche der Dienst im Kiautschougebiet an die Gesundheit der Leute stellt, bei der Auswahl der Mannschaften mit ganz besonderer Sorgfalt verfahren wurde.

Es kamen dementsprechend auch die meisten Entlassungen bei der Marineinfanterie vor. Bei weitem am häufigsten war die Dienstunbrauchbarkeit durch Herzleiden, Leiden der Augen und der Sehfähigkeit und Lungenleiden (ausschließlich Tuberkulose) bedingt.

Auch der Abgang durch Invalidität hat sich im Vergleich zum Vorjahre um 9,4 ‰ wieder vermehrt. Das nicht unbeträchtliche Anwachsen ist, von den von Jahr zu Jahr steigenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Mannschaft in der Marine abgesehen, hauptsächlich durch zahlreiche Invalidisierungen erfolgt, welche die Chinawirren nachträglich noch erforderten.

Die Entlassungen wegen Halb- und Ganzinvalidität zusammen betrugen 26,6 ‰ gegen 17,2 ‰ im Jahre 1900/01.

Im Vergleich hierzu betrugen die Entlassungen wegen Invalidität in der

	preußischen Armee*):	englischen Marine:	österreichischen Marine:	amerikanischen Marine:	japanischen Marine:
1901:	18,0 ‰,	31,58 ‰,	28,30 ‰,	37,32 ‰,	17,43 ‰,
1902:	—	29,96 ‰.	—	37,81 ‰.	—

*) Einschließlich Sachsen und Württemberg.

Digitized by Google

Die Sterblichkeit hat während des Berichtsjahres hauptsächlich durch Abnahme der Todesfälle durch Erkrankungen eine Verringerung um 0,7 ‰ erfahren. Sie betrug im Jahre 1900/01 = 3,9 ‰ und im Jahre 1901/02 = 3,2 ‰.

Die Mortalität in der preußischen Armee und in den fremden Marinen stellt sich im Vergleich hierzu folgendermaßen:

	Preußen*):	England:	Österreich:	Amerika:	Japan:
1901:	2,2 ‰,	5,3 ‰,	3,6 ‰,	4,7 ‰,	5,1 ‰,
1902:	—	5,9 ‰.	—	3,2 ‰.	—

Über die einzelnen Krankheitsgruppen und -formen ist folgendes zu berichten: Mit allgemeinen Krankheiten kamen 1602 Personen (47,5 ‰) in Zugang; davon litten 104 Mann (3,1 ‰ gegen 3,3 ‰ im Vorjahre) an Darmtyphus.

Von den Erkrankungen entfielen 21 (5,4 ‰) auf die Schiffe in Ostasien, 9 (4,6 ‰) auf die der westindischen Station, 3 (2,8 ‰) auf die Schiffe im Mittelmeer, 2 (8,1 ‰) auf die Schiffe in Westafrika und 12 (1,0 ‰) auf die heimischen Schiffe. 57 mal (3,8 ‰) waren die Marineteile am Lande betroffen, davon 52 mal (28,1 ‰) allein das Kiautschougebiet.

Die Ansteckung war bei den Schiffsbesatzungen durch den Genuß verdächtiger Lebensmittel und Getränke am Lande erfolgt. Die im Schutzgebiete von Kiautschou beobachteten Erkrankungen rührten bis auf einen wahrscheinlich aus Port Said stammenden Fall sämtlich von einer kleinen Epidemie her, die dort von einem aus Tongku eingeschleppten Krankheitsfall ihren Ausgang genommen hatte und Ende November schon wieder erloschen war. Der Verlauf der Krankheit muß als mittelschwer bezeichnet werden, indem zehn Mann starben. Von diesen gehörten drei den Schiffsbesatzungen, die übrigen sämtlich den Besatzungstruppen des Kiautschougebiets an.

Von den 333 Malariaerkrankungen (9,9 ‰ gegen 16,1 ‰ im Jahre 1900/01) entfielen die meisten (267,4 ‰) auf die Südseestation. Demnächst folgten Westafrika mit 255,1 ‰ und die ostasiatische Station mit 28,9 ‰. Auf den übrigen Schiffs- und Landstationen unterschied sich der Zugang nur wenig von dem der vorhergehenden Jahre und war nach wie vor unerheblich.

Der relativ hohe Krankenzugang auf der Südseestation erklärt sich durch eine ungewöhnlich große Zahl von Zugängen auf S. M. S. „Möwe" als Folge eines längeren, durch Vermessungsarbeiten bedingten Landaufenthalts in Neu-Mecklenburg. In Westafrika ist die Zahl der Zugänge auf fast ein Viertel der Erkrankungen des Jahres 1900/01 zurückgegangen. Das günstige Ergebnis auf dieser Station ist in erster Linie der im Berichtsjahre wieder ausgeführten Erholungsreise der Schiffe nach Kapstadt, demnächst den an Bord streng durchgeführten Vorbeugungsmaßnahmen durch Chininverordnung zu danken.

Die Erkrankungen nahmen einen leichten Verlauf, indem nur zwei Mann denselben erlagen.

Die Zahl der Grippeerkrankungen betrug 152 = 4,5 ‰. Sie haben gegen das Vorjahr um 3,7 ‰ abgenommen. In der Heimat trat die Krankheit an Bord von „Kaiser Wilhelm der Große", „Kurfürst Friedrich Wilhelm" und „Hohenzollern" in größerer Verbreitung auf. Es überwogen infolgedessen die Zugänge auf den Schiffen in der Heimat die des letzten Jahres um 3,6 ‰.

Tuberkulose kam bei 80 Kranken (2,37 ‰), vorwiegend in der Heimat, zur Beobachtung; sie hat im Vergleich zum letzten Berichtsjahr um 0,2 ‰ zugenommen; 18 Kranke (0,53 ‰) starben, und zwar 3 an Miliartuberkulose und 15 an Lungentuberkulose.

Die Morbidität und Mortalität infolge Tuberkulose betrug in den fremden Marinen:

	England:	Österreich:	Amerika:	Japan:
1901:	4,1 ‰ (gestorben: 0,63 ‰),	3,9 ‰ (gestorben: 0,4 ‰),	4,1 ‰ (gestorben: 0,27 ‰),	7,48 ‰ (gestorben: 0,3 ‰),
1902:	4,1 ‰ (gestorben: 0,55 ‰).	—	4,2 ‰ (gestorben: —).	—

Die Ruhr hat sich hinsichtlich der Zahl der Erkrankungen nur wenig geändert. Den 270 Fällen (9,0 ‰) des letzten Jahres stehen 220 (6,5 ‰) in diesem Jahre gegenüber; 78 Fälle entfallen auf die Schiffsbesatzungen, 192 auf die Marineteile am Lande; 190 mal (102,6 ‰) trat die Krankheit im Kiautschougebiete auf; demgegenüber war die Ruhr am Lande in der Heimat auch in diesem Jahre nur ganz vereinzelt. Drei Erkrankungen endeten tödlich.

Die Cholera, welche während des Berichtsjahres in ganz China epidemisch herrschte, fand ihren Weg auch ins Kiautschougebiet und auf die dortigen Schiffe. Von 5 Erkrankungen entfielen 2 auf die Schiffe und 3 auf die Besatzungsteile am Lande. Ansteckungsorte für die Schiffsbesatzungen waren Hankau und Tongku.

Die Erkrankungen blieben vereinzelt und nahmen einen sehr milden Verlauf. Nur ein Kranker erlag der Seuche.

An Krankheiten der Atmungsorgane litten

bei der Ostseestation:	bei der Nordseestation:	in Kiautschou:
83,5 ‰.	83,5 ‰.	76,1 ‰.

Bei den Schiffsbesatzungen waren diese Erkrankungen erheblich seltener. Der Zugang betrug an Bord im Auslande nur 41,0 ‰ und an Bord in der Heimat nur 48,4 ‰. Fünf Fälle nahmen einen tödlichen Ausgang.

An Krankheiten der Verdauungsorgane litten 3627 Mann = 107,5 ‰.

Die Hauptrolle spielten Mandelentzündungen und akute Magen-Darmkatarrhe.

Die ersteren waren bei den Marineteilen am Lande am häufigsten, demnächst bei den Schiffsbesatzungen in der Heimat. Auch hinsichtlich der Magen-Darmkatarrhe überwogen die Zugänge am Lande (45,3 ‰) gegenüber den Schiffen (29,8 ‰). Wiederum hatte das Kiautschougebiet infolge der dortigen großen Verbreitung dieser Krankheiten den höchsten Zugang aufzuweisen, hinter dem der Krankenstand in der Heimat am Lande weit zurückblieb.

Der Zugang bei diesen Krankheiten betrug:

	Am Lande		An Bord	
	in Kiautschou:	in der Heimat:	im Auslande:	in der Heimat:
1900/01:	326,5 ‰,	23,0 ‰,	64,6 ‰,	18,0 ‰,
1901/02:	226,3 ‰.	19,4 ‰.	57,3 ‰.	12,0 ‰.

Bei den venerischen Krankheiten ist eine Verringerung von 20,1 ‰ gegenüber dem letzten Berichtsjahre festzustellen. Dieselbe ist in erster Linie mit durch die in der Marine an Bord jetzt allgemein eingeführten und im Auslande ganz besonders streng gehandhabten Vorbeugungsmaßnahmen erzielt worden.

Den bei weitem höchsten Krankenzugang hatten nach wie vor die Schiffe im Auslande aufzuweisen. Er betrug:

Ostasien:	Südsee:	Westindien:	Mittelmeer:	Westafrika:
175,1 ‰.	90,1 ‰.	109,6 ‰.	82,4 ‰.	117,4 ‰.

Zusammen an Bord im Auslande:

139,3 ‰.

Auf den Schiffen in der Heimat kamen demgegenüber nur 57,5 ‰ Mann in Zugang.

Digitized by Google

Auch die Marineteile am Lande lassen, wie die nachstehende Tabelle zeigt, zwischen In- und Ausland große Unterschiede erkennen.

Ostseestation:	Nordseestation:	Kiautschou:
54,2 ‰.	56,9 ‰.	183,6 ‰.

Zusammen am Lande:
71,6 ‰.

Für den erheblich höheren Krankenstand im Auslande ist in erster Linie die mangelhafte Beaufsichtigung der Prostitution daselbst verantwortlich zu machen. Dieser Umstand erklärt es auch, daß bei den venerischen Krankheiten die Krankheitsverhältnisse in der preußischen Armee von jeher verhältnismäßig viel günstiger gewesen sind, als in der Marine.

Der Krankenzugang bei den Geschlechtskrankheiten betrug in der

deutschen Marine:		preußischen Armee:	
1897/98:	119 ‰,	1897/98:	21 ‰,
1898/99:	125 ‰,	1898/99:	20 ‰,
1899/1900:	110 ‰,	1899/1900:	18 ‰,
1900/01:	102 ‰,	1900/01:	18 ‰,
1901/02:	82 ‰.	1901/02:	—

Dr. S.

Literatur.

Unsere Wehrmacht zur See. Überblick des gesamten Marinewesens und der Grundsätze moderner Seekriegführung. Von Arthur Lengnick, k. und k. Linienschiffsleutnant, und Robert Freiherrn v. Klimburg, k. und k. Hauptmann. — Wien 1904. Verlag von L. W. Seidel u. Sohn. — Preis 8 Mark.

Das vorgenannte Buch behandelt, wie Verlagsort und Titel der Verfasser erkennen lassen, die Kaiserlich österreichische Marine. In unserer deutschen Marineliteratur läßt es sich etwa vergleichen mit Plüddemann: „Modernes Seekriegswesen" — besprochen 1902, Seite 358 —, und zwar auch hauptsächlich deshalb, weil der der Marine angehörige Verfasser Vorträge, die er in der k. und k. Kriegsschule zu Wien gehalten, als Material für sein Buch benutzt und dieses hauptsächlich dem Interesse der Kameraden von der Landarmee gewidmet hat. Dem deutschen Offizier wird das Buch aus dem Gesichtspunkt von Wert sein, weil er sich daraus über österreichische Marineverhältnisse und die dort bestehende Auffassung der Dinge informieren kann, wozu auch eine Reihe von Abbildungen, Tafeln und Textfiguren beitragen. Allgemeines Interesse bietet der Abschnitt über „Unser Flottenerfordernis und die Dringlichkeit des Flottenausbaues". Österreichs Flotte erblickt ihre Hauptaufgabe in dem Schutz der reichgegliederten Küsten der Adria und außerdem in der auswärtigen Vertretung österreichischer Seeinteressen. Daß diese ohne den Rückhalt eines kriegsbereiten Geschwaders wertlos ist, gilt auch für österreichische Verhältnisse und wird von den Verfassern gebührend hervorgehoben, ebenso wie sie nicht unerwähnt lassen, daß nur durchaus moderne Schiffe zur Vertretung der Flagge im Ausland geeignet sind, wenn anders nicht eine falsche Vorstellung von der Macht des Staates erweckt werden soll, der sie entsandte.

Alles in allem ist das Buch eine recht dankenswerte Bereicherung der Marineliteratur, die in den einschlägigen Büchereien nicht wird fehlen dürfen.

Rußland und Indien. Auf Grundlage russischer und englischer Quellen bearbeitet von J. Sch. — Sonderabdruck aus Streffleurs „Österreichischer militärischer Zeitschrift", 1904. — Wien. Verlag von J. W. Seidel u. Sohn. — Preis 2,40 Mark.

Die Beziehungen zu Rußland scheinen dem Interesse unserer österreichischen Bundesgenossen noch näher zu liegen als uns, denn wir lasen in der vorbezeichneten in kurzem die dritte Schrift, die sich mit den großen Fragen der russischen Politik beschäftigt. Alle diese Fragen sind vielleicht nicht ganz so aktuell, als man bisher annahm, denn in den gegenwärtigen Kriegsereignissen zeigt sich allerdings die russische Staatsmaschine noch um ein wesentliches schwerfälliger, als man zu glauben geneigt war. Immerhin ändert das nichts an der Tatsache, daß in diesen großen Fragen ganz gewaltige Gewichte im Rollen und Schieben begriffen sind, und darin liegt für uns wohl noch mehr als für Österreich die Mahnung, auch unserseits die nötigen Gewichte auf dieser Gleitbahn bereit zu halten, damit wir, wenn die Stunde kommt, gerüstet sind und nicht zerdrückt werden. Die leider anonyme Schrift behandelt die in Rede stehenden Fragen klar und übersichtlich, und es ist jedenfalls für die Leser der „Marine-Rundschau" sehr empfehlenswert, sich mit ihr bekanntzumachen. — Was Rußland zur Entfaltung seiner inneren Kräfte braucht, ist Seegeltung; Rußland hat Zeit, und es ist nicht anzunehmen, daß es sich durch seine gegenwärtigen Mißerfolge davon abhalten lassen sollte, seinen bisher nachhaltig und konsequent verfolgten Wegen zu diesem Ziel auch fernerhin nachzugehen.

Digitized by Google

Besteht für Deutschland eine amerikanische Gefahr? Von Hugo v. Knebel Doeberitz. — Verlag der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn. Preis gebunden 2 Mark.

Die vorgenannte, in ihrer Bedeutung von der breiten Öffentlichkeit kaum ausreichend gewürdigte Frage findet in der Knebelschen Schrift eine sehr sachgemäße, die starken und schwachen Seiten unseres Gegenparts sorgsam erwägende Beleuchtung. Sie klingt in dem Schlußwort aus, daß das Bestehen einer amerikanischen Gefahr für unser deutsches Wirtschaftsleben nicht ohne weiteres in Abrede gestellt werden kann. Unter den schwachen Seiten des Amerikanertums hätte vielleicht der nicht abzuleugnende Raubbau der amerikanischen Wirtschaftsweise noch schärfer betont werden können und ebenso das ausgleichende Moment, das in der Zunahme der konsumierenden Bevölkerung Amerikas doch jedenfalls liegen muß. Auch denkt der Amerikaner, wenn er seinen Blick ostwärts lenkt, nicht nur an Deutschland, sondern an alle Völker des europäischen Kontinents, die in gleicher Weise und vielfach wohl mehr wie wir von dem amerikanischen Überfluß in der Landwirtschaft und Industrie bedroht werden. Immerhin, so viel ist richtig, daß es für uns gilt, die Augen offen zu halten, und daß es für uns wichtigere Dinge gibt als unsere inneren Schwierigkeiten. Jedes Buch, das der amerikanischen Frage und, fügen wir hinzu, der amerikanischen Gefahr gewidmet ist, ist ohne weiteres verdienstvoll, und aus diesem Gesichtspunkt wünschen wir auch der Schrift von Knebel Doeberitz die aufmerksamste Beachtung weiter Kreise. Auf einen drolligen Druckfehler — Seite 18 — möchten wir für den Fall einer zweiten Auflage hinweisen: „5800 Kubikmeter natürlichen Gases im Werte von 129 Millionen Mark" möchten wir, auch wenn der Zustrom dieses Gases allmählich abnimmt, doch für etwas kostspielig halten.

Im Verlage von E. S. Mittler & Sohn erschien Band 7 der **Deutschen Kolonialgesetzgebung** — Sammlung der auf die deutschen Schutzgebiete bezüglichen Gesetze, Verordnungen usw., bearbeitet vom Geheimen Legationsrat Schmidt-Dargitz und Admiralitätsrat Professor Dr. Köbner. — Preis 8,50 Mark, gebunden 10 Mark. Ohne die Verdienstlichkeit dieses Unternehmens irgendwie in Zweifel zu ziehen, wiederholen wir doch wie früher den Wunsch, daß diese „Sammlung" allmählich weniger umfangreich werden möchte.

Karte des nördlichen Teiles von Deutsch-Südwestafrika. Mit Begleitworten von Dr. Georg Hartmann. — Kommissionsverlag von L. Friederichsen & Co. in Hamburg.

Im Aprilheft (Seite 501) des laufenden Jahrganges erwähnten wir den Versuch einer Kriegskarte von Deutsch-Südwestafrika, die im Auftrage des großen Generalstabes, also jedenfalls für den Gebrauch der Schutztruppe unter Benutzung aller bislang vorliegenden Materialien, gezeichnet worden war. Der Maßstab von 1 : 800 000 ließ ohne weiteres erkennen, daß es sich hierbei nur um eine sehr skizzenhafte Darstellung handeln konnte, die auch dadurch noch weiter erkennbar wurde, daß ihr zum Teil „nur flüchtige Krokis" hatten untergelegt werden können. Das neue, uns in einem Probeblatt vorliegende Kartenwerk hat einen Maßstab von 1 : 300 000; es unterscheidet sich also zwar noch immer sehr wesentlich von unserer Generalstabskarte, die mit ihrem Maßstab von 1 : 100 000 wohl den höchsten möglichen Grad von Genauigkeit erreicht, bringt aber jedenfalls schon einen recht erheblichen Fortschritt und wird — leider, da ein Ende der Kämpfe im Aufstandsgebiete noch immer nicht abzusehen ist — der kämpfenden Truppe jedenfalls hochwillkommen sein. Die neue Karte ist gezeichnet auf Grund einer großen Zahl von astronomischen Ortsbestimmungen, ferner von mehr als 300 eigenen Rundpeilungen des Herausgebers und solchen von Offizieren der Schutztruppe und eines im Schutzgebiet beschäftigten Eisenbahningenieurs, wozu noch Vermessungen im Landkonzessionsgebiet und Regierungsland treten. Die Routen, soweit sie mit Ochsenkarren befahren

Digitized by Google

werden, sind durch mehrfach kontrollierte Tracheometermessungen festgelegt, sie sind, wenn auch nicht absolut zuverlässig, doch insoweit genau, daß sie die Maximalgrenzen erkennen lassen, innerhalb deren die gesuchten Punkte zu finden sind.

Außerdem sind für die Karte zahlreiche Geländeskizzen und Routenaufnahmen von Schutztruppenoffizieren, Ingenieuren, Missionaren usw. benutzt worden, die das eigene Material des Herausgebers vervollständigen und ergänzen. Die Karte zeigt, abgesehen von dem Braun der Gebirgszüge und dem Weiß des völlig wüsten Landes, drei farbige Signaturen, welche den Zustand des Landes als Wald, Wiesenfläche oder Steppe erkennen lassen, die Distrikts- und Konzessionsgrenzen sind in breiten roten Linien eingetragen, auf die Beschreibung und deren Erklärung — meist holländische Worte — ist große Sorgfalt verwendet; so ist die Karte ohne Überladung mit Material außerordentlich deutlich und übersichtlich. Die Karte besteht im ganzen aus sechs in einer Mappe vereinigten Blättern zum Preise von 30 Mark; dazu gehören die dreieinhalb Druckseiten umfassenden Begleitworte des Herausgebers. Einzelblätter werden zum Preise von 6 Mark abgegeben.

Urkundliche Beiträge und Forschungen zur Geschichte des preußischen Heeres. Herausgegeben vom großen Generalstabe. 5. Heft: Die Gefechtsausbildung der preußischen Infanterie von 1806; 6. Heft: Der preußische Kavalleriedienst vor 1806; beide von Jany, Hauptmann im großen Generalstabe. — Berlin, Mittler & Sohn, 1903 und 1904. — Preis 3,50 Mark und 2,40 Mark.

An dem Zusammenbruch Preußens 1806 wird niemand heute mehr die Schuld ausschließlich der Armee zuschieben. Das ganze System im Staat und in der Gesellschaft, die gesamte Weltanschauung trugen die Schuld. Anderseits ist aber auch die Armee keineswegs freizusprechen, wie die vorliegenden beiden wertvollen Untersuchungen beweisen. In bezug auf die Infanterie ist der Verfasser der Ansicht, daß selbst die größte Kunst der Operationen in der Niederlage geendet hätte, weil die Gefechtsausbildung der Infanterie sie nicht befähigte, den taktischen Erfolg auf dem Kampffelde an sich zu reißen. Das Bewußtsein dieser Unterlegenheit nahm ihr nach den großen Niederlagen das Selbstvertrauen, und daraus erklärt sich die furchtbare moralische Folge. Auch die Ausbildung der Kavallerie zeigte Lücken, doch war sie an innerer Tüchtigkeit der französischen immer noch überlegen. Aber sie wurde nicht mit solcher Energie gebraucht.

Wer sich über die Zeit von 1806 ein Urteil bilden will, kann das Studium der beiden Hefte nicht entbehren. Sie verdienen das höchste Interesse.

Von der im Maiheft — Seite 618 — erwähnten Arbeit des Hauptmanns a. D. v. Kalinowski: **Der Krieg zwischen Rußland und Japan** ist im Verlage der Liebelschen Buchhandlung ein zweites Heft erschienen, welches, mit sechs Kartenskizzen ausgestattet, seiner Aufgabe, auch nicht militärische Leser über die Vorgänge in diesem Kriege in tunlichster Objektivität zu unterrichten, sachgemäß gerecht wird. Allerdings eilen die Ereignisse unterdessen den schriftstellernden Federn voraus, während über die älteren Vorgänge, hie und da wenigstens, infolge neuerer Berichte eine von der ersten Schilderung abweichende Darstellung notwendig wird, und es erscheint demgemäß der Zweifel nicht unbegründet, ob eine solche Geschichtschreibung, während die Dinge noch in voller Entwicklung begriffen sind, bereits berechtigt ist. Immerhin bringt sie erheblich mehr und Abgeklärteres als die Tageszeitungen, und aus dieser Erwägung glauben wir, daß der Arbeit des Hauptmanns v. Kalinowski die Leser nicht fehlen werden.

Lebensbild des Generals Uchatius, des Erfinders der Stahlbronzegeschütze. Von Alfred v. Lenz. — Wien. Verlag von Karl Gerolds Sohn. — Preis 3 Mark.

Der Name Uchatius ist auch wohl bei uns in militärischen Kreisen noch unvergessen, und er verdient auch, unvergessen zu bleiben, denn er wurde getragen von einem

Digitized by Google

Manne, der, ein selfmademan im besten Sinne des Wortes, unter sehr bedeutenden Schwierigkeiten Großes leistete, und dessen Arbeit für seine Zeit auch über die Grenzen seines Vaterlandes hinaus einen bedeutenden Fortschritt darstellte und bei allen denen, die darüber ein Urteil hatten, die wohlverdiente Anerkennung fand. Der Verfasser des uns vorliegenden Buches ist ein alter Freund des Generals; er hat es verstanden, seiner an sich dankenswerten Aufgabe in höchst ansprechender Weise gerecht zu werden, dergestalt, daß sein Buch auch einem Leser, der militärischen Dingen völlig fernsteht, von Interesse sein wird. Für die Marine ist das Buch auch aus dem Gesichtspunkte bemerkenswert, weil Uchatius während der Belagerung von Venedig im Jahre 1849 zur österreichischen Flotte kommandiert war, und weil eine Anzahl dem Buche beigegebener Briefe des damaligen Oberleutnants an seine Frau jener Zeit angehören und ein anschauliches Bild von den Verhältnissen auf der Flotte geben. Uchatius hatte damals vorgeschlagen, Ballons, die Granaten trugen, von See aus über die belagerte Stadt fliegen zu lassen, und seine Briefe lassen ersehen, daß er damit mindestens einen gewaltigen moralischen Eindruck bei den Belagerten hervorbrachte, wenn auch dieses vom Zufall abhängige Kampfmittel für das endliche Schicksal der Stadt ohne Bedeutung blieb. Tragisch ist Uchatius' Ende; er legte selbst Hand an sich, mitten in vollster Arbeitskraft und Tätigkeit, als ihm berichtet wurde, daß dem Kriegsministerium die Konstruktion seiner Küstengeschütze zu lange dauere, die er begonnen hatte, nachdem seine Feldgeschütze bei kriegsmäßiger Erprobung sehr gute Erfolge erzielt hatten. Ob Uchatius' Leistungen auf diesem Gebiete „dem alten Krupp sehr viel Verdruß bereiteten", wie ein dem Buche beigegebenes, in Musik gesetztes Gedicht behauptet, ist uns zwar unbekannt, Tatsache aber ist, daß das Gelingen des Stahlbronzegeschützes von Uchatius Veranlassung gab, daß die zur Erprobung herangezogenen Kruppschen Kanonen in Österreich nicht zur Einführung gelangten, weil man stolz darauf war, nunmehr vom Ausland nicht mehr abhängig zu sein.

Militärische Bibliotheken werden auf das „Lebensbild des Generals v. Uchatius" nicht verzichten dürfen; es verdient, gelesen zu werden.

Die russischen Kriegshäfen in Ostasien. Von Major Josef Schön. Sonderabdruck aus den „Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens", Jahrgang 1904. — Wien, bei L. W. Seidel u. Sohn. — Preis 1,20 Mark.

Die österreichischen Militärschriftsteller beschäftigen sich fast noch eifriger als die deutschen mit den großen Fragen, die im fernen Osten durch den Krieg zwischen Rußland und Japan ins Rollen gekommen sind. Die vorgenannte kleine Schrift bringt — abgeschlossen Mitte April und deshalb durch die Ereignisse zum Teil überholt — eine Darstellung des Zustandes und der Verteidigungsfähigkeit von Port Arthur, Wladiwostok und Dalni. Dabei wird treffend die militärisch ungünstige Lage, so überaus fern von den Hilfsmitteln der Heimat und auf Vorsprüngen, die ein Durchschneiden der rückwärtigen Verbindungen für den Angreifer zu einem leichten Unternehmen machen, hingewiesen. Als Quellen sind neben Erzeugnissen der Tagesliteratur deutsche, französische, englische, vor allem aber auch russische Schriftwerke benutzt; auch die „Marine-Rundschau" hat dem Verfasser Anhaltspunkte geben müssen. Die kleine Schrift dürfte auch bei uns nicht unwillkommen sein. Die beigegebenen beiden Karten genügen ihrem Zweck.

Die Firma Gerhard Stalling in Oldenburg i. Gr., deren kunstgewerbliche Leistungen wir bereits wiederholt, gelegentlich des von ihr herausgegebenen Kaiserbildes und der Reproduktion des Stöwerschen „Iltis", rühmend zu nennen Veranlassung nahmen, hat neuerdings wiederum ein Marinebild in den Handel gebracht.

Ob man Hans Bohrdt dereinst neben Ruisdael und anderen Großen nennen wird, ist eine Angelegenheit kommender Geschlechter. Heute erfreuen sich seine Marinebilder jedenfalls höchster Anerkennung und Beliebtheit, und die von Stalling in

Digitized by Google

Gravüre reproduzierte Segeljacht „Meteor“, bei der Bohrdt auf seine Vorliebe für dick herausquellenden Kohlenqualm verzichten mußte, wird zu seinen besseren Werken gezählt werden müssen.

Die Gravüre selbst ist meisterhaft und bringt die Eigenart des Originals in Lichtern und Schatten, in der Bewegung des Wassers und den Formen des Fahrzeugs glänzend zur Darstellung. Angesichts dieser Darbietung darf der Preis von 4 Mark, wozu noch 70 Pfennig für Porto und Verpackung treten, äußerst gering genannt werden. Wir glauben der Firma gern, daß bei ihr auch ein patriotisches Interesse mitsprach, als sie den Preis so niedrig stellte. Die Vorliebe für den Segelsport, das Interesse der breiteren Schichten für die See, und was auf ihr vorgeht, haben erst ganz allmählich bei uns Eingang gefunden, und jedes Unternehmen, das diesem Interesse förderlich ist, darf als verdienstlich bezeichnet werden.

In diesem Sinne wünschen wir dem Bohrdtschen Bilde und seiner Reproduktion die weiteste Verbreitung.

Dienstanweisung für die Gerichtsstellen und Justizbeamten der Kaiserlichen Marine. Berlin 1904. Reichs-Marine-Amt. — Käuflich bei Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Geheftet 3 Mark.

Für die Marinegerichtsstellen hatte bisher die vom Preußischem Kriegsministerium für die Militärgerichtsstellen der Armee erlassene Dienst- und Geschäftsordnung, insoweit sie durch Verfügung des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts vom 13. März 1900 nicht ausdrücklich abgeändert war, entsprechende Geltung. Im Laufe der Zeit stellte es sich jedoch heraus, daß sie trotz der Abänderungsbestimmungen den Marineverhältnissen nicht genügend Rechnung trug. Sie ist daher für die Marine durch die hier vorliegende Dienstanweisung ersetzt worden. Hierbei sind nach Möglichkeit auch diejenigen Punkte berücksichtigt worden, die in der bisherigen Dienst- und Geschäftsordnung noch nicht geregelt waren, deren Regelung aber inzwischen sich als wünschenswert ergeben hatte. Es wird in dieser Beziehung insbesondere auf die Bestimmungen über die Vernichtung der Akten und Listen, über die Aufbewahrung von Gegenständen (Überführungsstücken usw.) und über die Hinterlegung von Geldbeträgen zur Entschädigung von Zeugen (Seite 4 bis 7) verwiesen.

In der Anlage II sind der Dienstanweisung die Formulare für die höhere und die niedere Gerichtsbarkeit beigefügt. Diese Einrichtung gewährt den großen Vorteil, daß das früher in Geltung befindliche Formularbuch, angehend Prozeßformulare für die Militärstrafgerichtsordnung vom 1. Dezember 1898, nunmehr innerhalb der Marine entbehrlich geworden ist und daher außer Kraft gesetzt werden konnte.

Berechnung und Konstruktion der Schiffsmaschinen und -Kessel. Ein Handbuch zum Gebrauch für Konstrukteure, Seemaschinisten und Studierende, von Dr. G. Bauer, Oberingenieur der Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft „Vulkan“. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. 1904. — Druck und Verlag von R. Oldenbourg. München und Berlin.

Als ein erfreuliches Zeugnis für den großen Wert, den das vorliegende Handbuch in den engeren Berufskreisen besitzt, und wie sehr es das Bedürfnis erfüllt, eine seit langem vorhandene Lücke auszufüllen, ist das Erscheinen der zweiten Auflage, so kurz nach der ersten Auflage 1902 zu bezeichnen.

Wir haben schon 1902 in der „Marine-Rundschau“ S. 1012 uns eingehender mit dem Inhalt des kostbaren Materials des Werkes beschäftigt und zu unserer Freude gesehen, daß einige der von uns in der damaligen Besprechung gegebenen Wünsche Beachtung und Aufnahme gefunden haben.

Der reiche Inhalt und die Bearbeitung aus der Praxis heraus machen das Werk zu einem unentbehrlichen Requisit für den Konstruktionstisch, so daß der zweiten

Digitized by Google

Auflage wohl bald eine dritte Auflage folgen wird, in welcher der Verfasser dann im ganzen Umfange auch die ihm wünschenswerten Verbesserungen und Ergänzungen wird berücksichtigen können.

Der Verfasser hat, wie er in dem Vorwort zur 2. Auflage sagt, geglaubt, von dem Bringen eines besonderen Kapitels über die Dampfturbine als Schiffsmaschine vorläufig noch absehen zu müssen, und wir stimmen ihm darin bei. Wir gehen hierin sogar noch weiter und möchten es lieber sehen, wenn die Dampfturbine als Schiffsmaschine in einem besonderen Werk behandelt würde.

Wenn die Tabellen am Schluß des Werkes auch viele recht bemerkenswerte Angaben bieten, so gehen sie darin unserem Erachten nach nicht weit genug, und es könnte darin doch noch viel mehr aus der ausführenden Praxis enthalten sein, was sich auch wird erreichen lassen, ohne das Buch zu kompendiös zu machen, wenn die rein mathematischen und trigonometrischen Tabellen fortfallen, besonders alle die, welche in dem „Taschenbuch der Flotte" enthalten sind, weil der Konstrukteur dieses Sammelhandbuch doch immer neben anderen Handbüchern würde zur Stelle haben müssen. K.

Naval Architecture. Cecil H. Peabody, Professor of Naval Architecture and Marine Engineering, Massachusetts Institute of Technology. — First Edition. — New York, John Willey & Sons, Chapman & Hall. — 1904.

Der Verfasser hat den verschiedenen Werken, wie: Thermodynamics of the Steam-engine and other Heat-engines: — Tables of the Properties of Saturated Steam and other Vapors: — Valve gears for Steam-engines: — Steam boilers: — Manual of the Steam-engine Indicator: — sämtlich bei John Willey & Sons erschienen, nunmehr ein ebenso beachtenswertes Werk über: Naval Architecture folgen lassen.

Das Werk behandelt in XVII Kapiteln die folgenden für den Architekten wichtigen Disziplinen: Integration and Integrators. — Displacement and Centre of Buoyancy. — Stability. — Surfaces of Buoyancy and of Water-Lines. — Adding and Moving Weights. — Grounding and Docking. — Launching. — Theory of Waves. — Rolling of Ships. — Resistance of Ships. — Propulsion of Ships. — Power for Ships. — Steering and Manoeuvring. — Weight and Strength. —

Diese einzelnen Kapitel sind sehr eingehend, aber in gedrängter übersichtlicher Kürze behandelt, erschöpfend in der Materie und inhaltlich auf der Höhe der Zeit stehend. Vielfach kommen ganz neue Anschauungen zur Geltung und zum geschickten Vortrag. Rechnungen und Tabellen erläutern den Text und geben hübsche Vergleiche.

Das Werk kann dem Seeoffizier wie auch dem Schiffsarchitekten zum Studium nur bestens empfohlen werden. K.

Digitized by Google

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Beier, Th.: Marine-Allerlei. Marine-Humoresken. — Berlin 1904. Boll & Pickardt. — 1,50 Mark.

Bestimmungen für die Technischen Hochschulen in Deutschland. — Halle a. S. 1904. Buchhandlung des Waisenhauses. — 2,40 Mark.

Bodart, Dr. G.: Kämpfe und Entwicklung der russischen Marine seit ihrer Entstehung bis heute, 1704 bis 1904. — Wien 1904. W. Braumüller. — 0,80 Mark.

* Brassey, T. A.: Problems of Empire. — London 1904. A. L. Humphreys. — 6,00 Mark.

* Brongniart, H.: Les corsaires et la guerre maritime. — Paris 1904. A. Challamel. — 2,40 Mark.

* Bull, H. J.: Südwärts! Die Expedition von 1893—1895 nach dem südlichen Eismeere. — Aus dem Norwegischen übersetzt von M. Langfeldt. — Leipzig 1904. H. Haessel. — 4,00 Mark.

* v. Bülow, H.: Deutsch-Südwestafrika seit der Besitzergreifung. Die Züge und Kriege gegen die Eingeborenen. — Berlin 1904. W. Süsserott. — 1,50 Mark.

Charbonnier, P.: Traité de balistique extérieure. 2. Édition. — Paris 1904. Ch. Béranger. — 20,00 Mark.

* Etienne, Dr. A.: Deutschlands wirtschaftliche Interessen in China. — Berlin 1904. J. Guttentag. — 1,80 Mark.

Groß: Der Luftballon im Dienste des Heeres und der Wissenschaft. — Gebhardshagen 1904. J. H. Maurer. — 0,75 Mark.

* Heere und Flotten aller Staaten der Erde. Jahrgang 1904. — Leipzig 1904. Zuckschwerdt & Co. — 0,60 Mark.

* Illustriertes Jahrbuch der Weltreisen. 3. Jahrgang, 1904. — Leipzig. K. Prochaska. 1,00 Mark.

v. Jagemann, E.: Die Deutsche Reichsverfassung. — Heidelberg 1904. C. Winter. — 6,00 Mark.

* Jahrbuch der Reedereien und Schiffswerften für 1904. — Hamburg. Verlagsanstalt und Druckerei A. G. — 5,00 Mark.

Moll, O.: Die Unterseekabel in Wort und Bild. — Cöln 1904. Westdeutscher Schriftverein. — 3,00 Mark.

Posthunius, J.: Eerste beginselen der theoretische Zeevaartkunde. — Groningen 1904. P. Noordhoff. — 3,50 Mark.

Reuleaux, Prof., Dr. ing., F.: Abriß der Festigkeitslehre für den Maschinenbau. — Braunschweig 1904. F. Vieweg & Sohn. — 4,00 Mark.

* Rußland in Asien. Band 7: Die Beziehungen Rußlands zu Japan. Von Krahmer. — Leipzig 1904. Zuckschwerdt & Co. — 6,00 Mark.

v. Schenckendorff, E., und Lorenz, Dr. H.: Wehrkraft durch Erziehung. — Leipzig 1904. R. Voigtländer. — 3,00 Mark.

Statham, E. P.: The story of the „Britannia", the training ship for naval cadets. — London 1904. Cassell & Cop. — 12 sh. 6 d.

The pan-germanic doctrine. — London and New York 1904. Harper. — 10,50 Mark.

* Wood, W.: The fight for Canada. — Westminster 1904. A. Constable & Co. — 21 sh.

Digitized by Google

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Development of the Parsons steam-turbine. (Eg. vom 20.5.04.)
Water-tube boilers in the Japanese navy. (Ebenda.)
Longitudinal engine-room bulkheads and transverse stability. (S.W. vom 25.5.04.)
The heeling and rolling of ships. (Eg. vom 27.5., 3.6., 17.6.04.)
H. M. Gunboat „Widgeon". (E. vom 27.5.04; Y, No.1369 vom 4.6.04.)
Essai d'une critique générale des types de navires de la marine française. (R.M., April 1904.)
Admiral Melville über Turbinendampfer. (A.S.Z., 1904, Nr. 22.)
The „Scout" class. (N.M.R. vom 2.6.04; A.N.G. vom 11.6.04.)
British and American battleships. (N.M.R. vom 2.6., 9.6.04.)
Rateau-Dampfturbinen-Torpedoboot. (Z., 1904, Nr. 23.)
Om Turbinefremdriviring. (T.f.S., Juni 1904.)
The Zoelly steam turbine. (E. vom 3.6.04; Eg. vom 3.6.04.)
Problem of the screw propeller. (S.A.Suppl. vom 28.5.04.)
Der heutige Stand der Dampfturbinenfrage. (V.B.G., 1904, Nr. 4.)
United States Battleship „Virginia". (M.E., Juni 1904.)
Steam turbine propulsion for marine purposes. (Ebenda.)
Warship tonnage building. (N.G. vom 26.5.04.)
Der Schiffbau bei uns und im Auslande. (M.Sb., April 1904.)
Pumpen für getrennte Luft- und Wasserförderung. (S., Jahrg. 5, Nr. 17.)
Die Kosten unserer Panzerplatten. (D.F., 1904, Nr. 6.)
The tendency of battleship design. (E. vom 10.4.04.)
Le croiseur protégé turc „Abdul Hamid". (Y., No.1370 vom 11.6.04.)
The battleship. II. (A.N.J. vom 28.5.04.)
Comparative fighting values of modern warships. (S.A.Suppl. vom 4.6.04.)
Das Heizen der Kessel auf Dampfschiffen mit flüssigem Brennstoff. (P., Nr. 765.)
The de Laval steam turbine. (Eg. vom 17.6.04.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

The Russian army and its guns. (S.A. vom 21.5.04.)
Machine guns. (A.N.G. vom 21.5.04.)
Effects of modern naval gunfire. (A.N.J. vom 21.5.04.)
Russian naval guns. (S.A. vom 28.5.04.)
Japanese army and its guns. (Ebenda.)
Marinegeschütze und deren Munition. (D.F., 1904, Nr. 6.)
Shooting in the navy. (N.M.R. vom 16.6.04.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Submarine navigation. (S.A.Suppl. vom 21.5.04.)
Blind-Torpedoskydning. (T.f.S., Juni 1904.)
Erprobung verschiedener Unterseebootstypen in den Vereinigten Staaten. (I.R.A.F., Juni 1904.)
Nos défenses mobiles et nos stations de sous-marins en 1905. (Y., No. 1369 vom 4.6.04.)

Digitized by Google

Die ersten Unterseeboote. (P., Nr. 764.)
Les nouvelles torpilles automobiles et leur influence sur les guerres futures. (A. Ma. vom 9. 6. 04.)
The rise of the torpedo. (N. M. R. vom 9. 6. 04.)
The potentialities of the submarine boat. (Eg. vom 10. 6. 04.)
Neuerungen im Torpedowesen. (M. S, 1904, Nr. 7.)
Die Torpedowaffe im Seekrieg. (N. M. B. vom 11. 6. 04.)
Das Unterseeboot im Reichstage. (U., Jahrg. 6, Nr. 26.)
Les sous-marins en Angleterre. (A. Ma vom 16. 6. 04.)
The future of submarine boats. (N. M. R. vom 16. 6. 04.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Die Angriffe auf Port Arthur. (N. M. B. vom 28. 5. 04.)
Coast defence from Imperial standpoint. (J. U. S. I., Mai 1904.)

Maritime und militärische Fragen.

Die psychologischen Faktoren bei den siegreichen Seeschlachten. (M. Sb., April 1904.)
Home defence. (A. N. G. vom 21. 5. 04.)
Der russisch-japanische Krieg. (Y., Nr. 1368 vom 28. 5. 04; Q. vom 1. 6 04; M. W., 1904, Nr. 71; A. N. G. vom 28. 5., 4. 6., 18. 6. 04; N. M. B. vom 7./14. 5., 21. 5., 11. 6. 04; J. A. M., Juni 1904; A. Ma. vom 19. 5., 26. 5., 2. 6., 9. 6., 16. 6. 04; O. L., 1904, Nr. 15, 16, 17, 18; A. B., 1904, Nr. 20, 21, 22, 23; T. f. S., Juni 1904; A. N. J. vom 28. 5., 4. 6. 04; Re. G. M., Juni 1904; U., Jahrg. 6, Nr. 25, 26, 27; M. S., 1904, Nr. 7.)
Manchuria and Port Arthur. (J. U. S. I., Mai 1904.)
Gold Medal Prize Essay on the strategical objects of blockades by A. C. Dewar. (J. U. S. I., Mai 1904; N. M. R. vom 2. 6. 04.)
Torpilles et cuirasses. (M. F., Mai 1904.)
Some war facts. (A. N. J. vom 21. 5. 04.)
The United States Navy and the Panama Canal. (N. M. R. vom 2. 6. 04.)
Flottenbauprogramm 1904 der Vereinigten Staaten. (I. R. A. F., Juni 1904.)
Santiago de Cuba et Port Arthur. (A. Ma. vom 2. 6. 04.)
Tactical ideas in Germany. (A. N. G. vom 4. 6. 04.)
Some lessons of the war. (Ebenda.)
Die modernen technischen Mittel des militärischen Nachrichtenwesens. (M. W., 1904, Beiheft 6.)
Two blockades: Brest 1800; Port Arthur 1904. (N. M. R. vom 9. 6. 04.)
The transit of the Royal marine. (Ebenda.)
Observing the regulations. (A. N. J. vom 4. 6. 04.)
Situation présente et future de la marine russe en extrême-orient. (Y., No. 1371 vom 18. 6. 04.)
O sorteio naval. (Re. M. B., April/Mai 1904.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Factors of sea power. (A. N. G. vom 21. 5. 04.)
National expenditure. (A. N. G. vom 28. 5. 04.)
Enquêtes et programmes. (M. F., Mai 1904.)
La défense navale. (A. Ma. vom 2. 6., 9. 6., 16. 6. 04.)
Weltpolitik und das Flottengesetz von 1900. (D. F., 1904, Nr. 6.)
Le projet du budget de la marine pour 1905. (Y., No. 1370 vom 11. 6. 04.)
Das englische Marinebudget 1904/05. (M. S., 1904, Nr. 7.)
Die Entwicklung der deutschen Flotte und die Stimmung in Deutschland. (U., Jahrg. 6, Nr. 27.)

Digitized by Google

Bildungswesen.

Der Seemannsberuf in der japanischen Kriegsmarine. (I.R.A.F., Juni 1904.)
Die Großherzogliche Technische Hochschule in Darmstadt. (Z., 1904, Nr. 24.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Die Kriegshäfen Port Arthur und Wladiwostok und der befestigte Hafen von Dalny. (M.A.G., 1904, Nr. 5.)
Triester Hafenbauten. (A.B., 1904, Nr. 17.)
Danziger Hafenanlagen. (A.S.Z., 1904, Nr. 23.)
Das neue stählerne Schwimmdock von 15 000 Tonnen Hebekraft zu Pola. (M.S., 1904, Nr. 7.)
Waterways of France. (S.W. vom 8.6.04.)

Sanitätswesen.

Über die Krankheiten der Hochseefischer. (S.T.H., 1904, Nr. 6.)
Ventilation moderner Kriegsschiffe. (Ebenda.)
Sur l'emploi des comprimés médicamenteaux à bord des navires. (A.M.N., 1904, No. 3.)
Essai étiologique et pathogénique sur la tuberculose. (Ebenda.)
Fonctionnement du service médical du Peiho. (Ebenda.)
Verwundungen im modernen Kriege. (N.M.B. vom 4. 6. 04.)

Rechtsfragen.

Englische Schiffahrtsgesetze. (H., 1904, Nr. 21.)
Problems of Neutrality Floating mines. (N.M.R. vom 2.6., 16.6.04; Eg. vom 3.6.04.)
Belligerents and neutrals. (U.S.M., Juni 1904.)

Koloniale Fragen.

Französische Kolonisation. (O.L., 1904, Nr. 15.)
Der Aufstand in Südwestafrika. (D.K.Z., 1904, Nr. 22, 24; M.W., 1904, Nr. 69; (D.K., 1904, Nr. 11, 12, 13; U., Jahrg. 6, Nr. 26.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Au sujet de la formule du congrés de 1899. (Y., No. 1368 vom 28.5.04, No. 1369 vom 4.6.04.)
Exposition de bateaux-modèles à Nice. (Y., No. 1369 vom 4.6.04.)
Les monotypes. (A.Ma. vom 9.6.04.)
Die Kieler Woche. (U., Jahrg. 6, Nr. 27.)
Les 100 kilomètres des canots automobiles. (Y., No. 1371 vom 18.6.04.)

Geschichtliches.

Our military forces before 1820. (U.S.M., Juni 1904.)
The Trafalgar centenary. (A.N.G. vom 18.6.04.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

The cost of electric energy. (Eg. vom 3.6.04.)
Electricity in the British naval and merchant marine. (M.E., Juni 1904.)

Nautische Fragen.

Sur une courbe qui se présente dans l'étude de la régulation des compas. (R.M., April 1904.)

Digitized by Google

Zum Ruderkommando. (H., 1904, Nr. 23.)
Die Windverhältnisse an der deutschen Küste während des 20. bis 26. November 1903. (A.H., 1904, Nr. 6.)
Tafel zur graphischen Ableitung der Höhen aus den Meteorogrammen bei Drachenaufstiegen. (Ebenda.)
Die große Eistrift bei der Neufundlandbank und die Wärmeverhältnisse des Meerwassers im Jahre 1903. (Ebenda.)
Über den Einfluß des Luftdrucks auf den Chronometergang. (Ebenda.)
Das Kimmprisma. (M.S., 1904, Nr. 7.)
Unterwassersignale. (A.S.Z., 1904, Nr. 24.)
De cómo se han de observar las distancias lunares. (Re.G.M., Juni 1904.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Transatlantic steamships. (N.G. vom 5.5.04.)
La grève des officiers de la marine marchande. (M.F., Mai 1904.)
Is a merchant marine worth the cost? (N.G. vom 26.5.04.)
American shipping. (Eg. vom 17.6.04.)
Marinha mercante. (Re.M.B., April/Mai 1904.)

Handels- und Verkehrswesen.

Sailing ships and the Panama route. (S.W. vom 18.5.04.)
Navigable waterways of Belgium. (E. vom 27.5.04.)
Der Einfluß des Panamakanals auf den internationalen Seeverkehr. (U., Jahrg. 6, Nr. 26.)
Bremens Handel und Schiffahrt im Jahre 1903. (H., 1904, Nr. 25.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Marine salvage and wreck raising. (E. vom 27.4.04.)
Les grands naufrages dans notre marine de guerre. (R.M., April 1904.)
Statistique des naufrages 1902. (Ebenda.)
Internationale Untersuchungen der nordeuropäischen Meere im Interesse der Seefischerei. (M.S.V., 1904, Nr. 5.)
Ausübung niederländischer Fischereiaufsicht in der Nordsee. (Ebenda.)
Schiffsunfälle an der deutschen Küste 1.1.1902. (H., 1904, Nr. 24.)

Verschiedenes.

Die Organisation und die Aufgaben der internationalen Meeresforschung. (M.S.V., 1904, Nr. 5.)
Ursachen und Wirkungen des japanisch-russischen Krieges. (O., Mai 1904.)
Storing coal at Gibraltar. (E. vom 3.6.04.)
Zum Militärpensionsgesetz. (D.O., 1904, Nr. 23.)

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Theorie und Praxis in der Schlacht von Trafalgar.

(Mit 7 Skizzen.)

Man hat Theorie und Praxis des Krieges oft als Gegensätze angesehen. Es ist dies ebensowenig berechtigt, als wenn man — was schon Clausewitz verurteilt — sagt, die Politik verderbe, was das Schwert gewonnen habe. Was man dabei im Sinne hat, ist falsche Politik und unfruchtbare Theorie. Denn in Wirklichkeit sind Politik und Kriegführung ebenso nahe verbunden und voneinander abhängig, wie Theorie und Praxis des Krieges es sind. So hat man denn auch lange das nicht gewürdigt, was an geistiger Arbeit, an theoretischer Vorbereitung geleistet werden mußte, um den Sieg von Trafalgar möglich zu machen. Man sah nur auf das berühmte Signal: England expects that every man will do his duty, und aus Nelsons vor der Schlacht den Kommandanten bekannt gegebenem Memorandum hafteten am festesten im Gedächtnis die Worte: no Captain can do very wrong if he places his Ship alongside that of an Enemy. So wurde die Schlacht, die, wenn man näher zusieht, fest ruht auf geistiger Vorbereitungsarbeit, in den Augen der Allgemeinheit zu einer bloßen Draufgängerschlacht degradiert, bis in neuerer Zeit das Interesse sich der Seekriegsgeschichte wieder mehr zuwendete und der Theorie ihre richtige Stelle anwies neben der Bravour des Angriffs und der praktischen Kriegsschulung des Personals. Gerade daß die Schlacht von Trafalgar ein Ende macht mit der Draufgängertaktik der Engländer im 18. Jahrhundert, gibt ihr, neben den hierzu gemachten, aber stets verunglückten Versuchen der früheren Jahre, ihre Bedeutung in der Geschichte der Seetaktik. Denn sie steht am Ende der kriegsgeschichtlichen Periode, als deren Anfang Mahan die im Jahre 1704 geschlagene Schlacht von Malaga ansieht,*) wegen der darin, wie er meint, zum ersten Male angewandten primitiven und unwissenschaftlichen Fechtweise. Neuere Forschungen**) lassen es zweifelhaft erscheinen, ob dieses

*) Influence of seapower upon history, S. 211. Später zitiert als: „Influence".

**) Corbett: England in the Mediterranean 1603—1713. II., 268.

Digitized by Google

Urteil zutrifft. Ich erwähne es nur, weil Mahan hierbei auf die Kritiken zu sprechen kommt, die Clerk an diese Fechtweise knüpft, ein Schriftsteller, dessen erstes Werk über Seetaktik um das Jahr 1780 erschienen ist, und der, da er weder Seemann noch Soldat gewesen ist, dem Kriegswesen als Laie gegenüberstand — als reiner Theoretiker, wenn man es so ausdrücken will. Wir werden im Laufe dieser Ausführungen sehen, daß der Name dieses Theoretikers der Seetaktik sich auch mit der Schlacht von Trafalgar in Verbindung bringen läßt.

Wie konnte nun ein Flottenführer der damaligen Zeit durch Studium sein Denken schulen für die Aufgaben der Zukunft? Worin bestanden die Fehler der bisherigen Fechtweise? Welche Versuche waren gemacht, um sie zu verbessern? Waren sie ausreichend, oder was mußte zu ihrer Vervollständigung geschehen, um zu klaren taktischen Anschauungen zu kommen und um sie anzupassen an die Verhältnisse des im Gange befindlichen Krieges? Alle diese Fragen werden den lebhaften und klaren Geist Nelsons beschäftigt haben, der, mit allen Fasern seines Herzens an seinem Beruf hängend, vermöge der reichen praktischen Erfahrung der langen Kriegszeit und der eifrig betriebenen kriegswissenschaftlichen Studien wie dazu geschaffen war, Theorie und Praxis zum siegesfrohen Entschluß miteinander zu verbinden. Wenn ich im nachstehenden den Versuch mache, darzustellen, wie ich mir diese Verbindung entstanden denke, so stütze ich mich dabei der Hauptsache nach auf die für jede derartige Untersuchung grundlegenden Schriften von Mahan. Zum Vergleich habe ich das Buch Naval tactics von Clerk in der im Jahre 1804 erschienenen Ausgabe*) mit herangezogen. Ich möchte glauben, daß diese Ausgabe Mahan nicht vorgelegen hat. Er sagt, Clerks Buch sei „um das Jahr 1780" erschienen,**) führt auch weder bei der Besprechung der Schlacht bei Martinique vom 17. April 1780 noch bei Rodneys Siege vom 12. April 1782 Clerks Buch an, was er sicher getan hätte, wenn die Ausgabe von 1804 ihm zugänglich gewesen wäre. Anderseits ist mir die frühere Ausgabe nicht bekannt, die wohl Mahan***) zu dem Urteil veranlaßt hat: „Man kann verschieden darüber denken, ob Clerk für sein System der Seetaktik das Recht der Originalität in Anspruch zu nehmen berechtigt ist, und man hat dies ernstlich bestritten; darüber kann aber wohl kein Zweifel herrschen, daß seine Kritiken über die Vergangenheit zutreffend sind." Clerk selbst gibt in der Vorrede von 1804 an, daß er schon im Januar 1780 seine seit 10 Jahren in Vorbereitung befindlichen Ideen über einen Angriff mit zusammengefaßter Kraft von Lee wie von Luv her durch einen Freund dem Admiral Rodney habe mitteilen lassen, der im Begriff gewesen sei, nach Westindien abzureisen, um dort das Kommando zu übernehmen. Rodney habe anerkannt, daß er diese Mitteilung empfangen habe „und er erklärte schon vor seiner Abreise von London, daß er strikte nach meinem System, dem er von Anfang an zugestimmt habe, handeln wolle, wenn er ins Gefecht käme".

Ich bin hierauf näher eingegangen, weil aus dem nachfolgenden hervorgeht, daß ich Clerks System der Seetaktik, wie ich es aus der Auflage seines Buches von 1804 entnehme, hoch einschätze. Auch ich aber bin nicht imstande, ein Urteil darüber

*) An Essay on Naval Tactics, systematical and historical by John Clerk, Esq. of Eldin. Second Edition. Edinburgh and London. 1804.

**) Influence S. 163.

***) Influence S. 77, Anm. 2.

Digitized by Google

abzugeben, wieweit dies System sein geistiges Eigentum ist. Ich gebe nun kurz den Gang der Entwicklung, den die englisch-französische Seetaktik genommen hat, von der Schlacht bei Toulon im Jahre 1744 bis zu der vom 1. Juni 1794, der letzten, die unter Segel und in freiem Wasser geschlagen worden ist, bis bei Trafalgar die Entscheidung fiel.

Die Schlacht von Toulon, die erste, die geschlagen wurde nach der vierzigjährigen Friedenszeit, die der vorher erwähnten Schlacht bei Malaga folgte, enthüllte schwere Mißstände in der englischen Marine. Was hiervon als die Schuld einzelner Persönlichkeiten anzusehen ist, würde in eine seekriegsgeschichtliche Besprechung des Krieges gehören. Uns interessieren mehr die rein taktischen Verhältnisse: die Fehler der Fechtmethode und die Fehler der Ausbildung. Die Gefechtsinstruktion für die englische Flotte versuchte, den Kampf zu reglementieren, indem sie statt anpassungsfähiger, allgemeiner Direktiven strikte Befehle gab. Nach diesen sollte der Angriff, nachdem die Luvstellung gewonnen war, so angesetzt werden, daß durch ein Manöver in der Formation jedes Schiff in der Linie der entsprechenden taktischen Nummer in der Linie des Feindes entgegengeführt und dann der Feind niedergerungen würde. Man verzichtete hierbei also auf den Grundgedanken methodischer Taktik, auf den Versuch, die eigene Kraft auf einen Teil des Gegners zu konzentrieren, um dort die Entscheidung herbeizuführen, ehe Gegenmaßregeln des Feindes wirksam werden. Ja man verkehrte dieses Gesetz dadurch beinahe in sein Gegenteil, daß man eine Aufgabe stellte, die, ohne taktischen Nachteil zu schaffen, kaum zu lösen war. Denn ein gleichzeitiges Ansetzen des Angriffs war kaum möglich: so kamen die angreifenden Schiffe nacheinander an den Feind und gaben diesem Gelegenheit, mit überlegener Kraft die Angreifer, die sich gegenseitig nicht unterstützen konnten, einzeln gefechtsunfähig zu machen, ehe der Angriff im ganzen heran war. Bei Toulon kam noch hinzu, daß der Flottenführer und seine Kommandanten sich gegenseitig nicht verstanden, daß über die Bedeutung der Signale Vorgesetzte und Untergebene ganz verschiedener Ansicht waren, und daß schließlich, als der Admiral durch sein Beispiel wirken und ersetzen wollte, was der Befehlsführung gebrach, verknöcherte reglementarische Bedenken einen Teil der Kommandanten davon abhielten, ihm zu folgen. Denn auch daß das Flaggschiff die Linie verließ und zum Angriff vorging, konnte für sie den Widerspruch nicht lösen, der darin lag, daß neben dem Signal „engage“ das Formationssignal „line of battle“ wehte. In der der Schlacht vorhergegangenen Friedenszeit war eben versäumt worden, für den Krieg zu rüsten. Denn „nicht Schiffe schlagen Schlachten, sondern Menschen“, und kriegsmäßige Schulung des Personals ist für die Rüstung zum Kriege nicht weniger wichtig als der Bau von Schiffen.

In der folgenden Kriegszeit wurde ein großer Teil der hier behandelten Übelstände beseitigt, der Entschluß zum Draufgehen wuchs, das gegenseitige Verständnis hob sich, aber die Erkenntnis für den Kardinalfehler, der dem Ganzen zugrunde lag, wollte nicht kommen. Man glaubte an Verfehlungen von Personen, wo ein Methodenfehler vorlag. Clerk, der den Fehler der Gefechtsinstruktion wohl erkannte, weist denn auch darauf hin, wie wundersam es sei, daß bei den vielen Kriegsgerichten, die nach solchen englischen Mißerfolgen in den Jahren 1744 bis 1778 über die Flottenführer abgehalten wurden, nie ein Wort des Zweifels über die Zweckmäßigkeit der Gefechts-

Digitized by Google

instruktion selbst gefallen sei.*) So blieb hierin alles beim alten. Ein schräges Heranführen der angreifenden Linie, das die Spitze überwältigendem Feuer aussetzte, wurde zur Regel, und die Franzosen zogen Vorteil aus diesem ständigen Fehler der englischen Fechtweise. Sie nutzten ihn aus durch zweckmäßige Gegenmanöver und auch dadurch, daß sie freiwillig nach Lee gingen und die Engländer gegen eine wohl durchgebildete Defensivtaktik anlaufen ließen. Es entsprach diese Beschränkung auf Abwehr feindlicher Angriffe ja auch vollkommen der falschen strategischen Auffassung, die damals in der französischen Flotte herrschte. Beides, Angriff wie Abwehr, hatte sich in der Schlacht von Minorka, im Mai 1756, bereits völlig zu dieser Form entwickelt und beherrschte jahrelang die englisch-französische Taktik.

Zwei Schlachten, in denen der Admiral Rodney befehligte, brachten endlich einen Umschwung. Bei Martinique am 17. April 1780 ließ er seine Schiffe auf halbe Intervalle schließen**) und führte die so zusammengefaßte Kraft seiner Flotte gegen Mitte und Nachhut seines Gegners, des französischen Admirals de Guichen, zum Angriff. Ein schnelles Gegenmanöver, Halsen zugleich, parierte den Stoß, und Rodney ließ seine Schiffe aufdrehen, weil Mitte und Vorhut des Feindes, die der Angriff nun getroffen hätte, durch Aufsegeln der Nachhut im Kurse leicht hätten unterstützt werden können. Eine kurz darauf versuchte Wiederholung mißglückte, weil der Führer der englischen Vorhut falsch handelte. So brachte dieser erste Versuch, mit der alten Angriffsmanier zu brechen, zugleich, wenn auch nicht der Form, so doch dem Grundgedanken nach, ein Vorläufer der bei Trafalgar angewendeten Taktik, keinen direkten Erfolg, aber doch eine wichtige Veränderung in dem Verhalten der Franzosen: die Leestellung erschien ihnen diesem Verfahren gegenüber nicht mehr sicher. Von nun an wurde jedes Zusammentreffen der feindlichen Flotten zunächst zu einem Streit um die Luvstellung. Aber wie verschieden waren die Motive beider! Was der eine erstrebte, um durch Angriff den Gegner vernichten zu können, sollte dem anderen nur dazu dienen, Angriffe abzuwehren und am Leben zu bleiben. Aus der ersten Verteidigungsstellung waren die Franzosen verdrängt; da sie nichts taten, um den Gegner zu erschlagen, ließen sie den Engländern Zeit, für ihren Willen zum Angriff auch von der neuen Stellung aus die Methode zu finden, und hier setzt nun die schaffende Tätigkeit des Theoretikers Clerk ein. Wie seine damaligen Vorschläge beschaffen waren, die er, wie er sagt, vielfach mit Seeoffizieren besprochen hat, weiß ich nicht, ebensowenig, ob er bei diesen Besprechungen mehr der empfangende oder der gebende Teil gewesen ist. Die Vorschläge sind aber jedenfalls darauf ausgegangen, zu zeigen, daß ein Angriff

*) Clerk fügt dem noch eine andere interessante Bemerkung hinzu. Er sagt, er habe „neben anderen bemerkenswerten Umständen" erfahren, daß bei dem Kriegsgericht über Admiral Byng (er wurde infolge seiner Niederlage bei Minorka kriegsgerichtlich erschossen) dem unglücklichen Admiral der Gebrauch jedes Planes oder einer graphischen Darstellung dessen, was er gewollt habe, verweigert worden sei. Hier stehen sich eben Theorie und Praxis ganz unvermittelt gegenüber: der Theoretiker Clerk, der mit Zirkel, Papier und Modellschiffchen im Zimmer seine Schlachten schlägt, und die in der Praxis des Seedienstes ergrauten Richter, deren theoretisches Denken nicht so weit entwickelt ist, daß sie von einer Zeichnung auf dem Papier irgend einen Nutzen für die Klarlegung des Falles erwartet hätten.

**) Mahan erwähnt dies in seiner Beschreibung der Schlacht nicht (s. vorher S. 888), ich entnahm es dem Clerk von 1804, der diesen Versuch als den ersten Erfolg seiner Theorie ansieht.

nicht immer von Luv her angesetzt zu werden brauche, daß er vielmehr auch sehr wohl dadurch bewerkstelligt werden könne, daß man von Lee her des Gegners Linie durchbreche. Der Zufall wollte es, daß in der letzten Schlacht des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges, als Rodney dem französischen Admiral de Grasse am 12. April 1782 bei der Insel Dominika gegenüberstand, ein plötzliches Umspringen des Windes ein solches Manöver begünstigte, man könnte beinahe sagen, erzwang. Aus dem vorher als Einleitung der Kämpfe bezeichneten Streit um die Luvstellung war ein Zusammentreffen auf entgegengesetzten Kursen und, daran anschließend, ein Passiergefecht entstanden. Da zwang eine plötzliche Windänderung die Franzosen, die zu luvard waren, zum Abhalten und erlaubte, ich möchte wieder sagen: ließ den Engländern kaum eine andere Möglichkeit als in kurzen Linien durch die nunmehr in flacher Staffel breit auf sie zu segelnden französischen Schiffe hindurchzubrechen. Das Durcheinander, das folgte, ließ die Engländer im Vorteil, und so brachte diese Schlacht ihnen einen Erfolg, wie sie ihn lange nicht errungen hatten. Ob dies Clerk berechtigt, das Gewinnen der Schlacht als einen Sieg seiner Theorie vom Durchbrechen der feindlichen Linie von Lee her anzusehen, kann nach dem Gang der Ereignisse, wie er uns übermittelt und von mir hier dargestellt worden ist, bezweifelt werden. Jedenfalls sagt er aber in der Vorrede vom Jahre 1804: „Als Lord Rodney in England ankam, hatte er kein Bedenken, anzuerkennen, daß ich die Fechtart vorgeschlagen hätte, durch die er den Sieg vom 12. April 1782 errungen habe.“ Mahan sagt*) in seinem Bericht über diese Schlacht, Rodney habe den taktischen Wert seines Manövers gegen de Guichen bei Martinique höher gestellt als den Sieg von Dominika und meint, wenige von denen, die die Geschichte dieses Krieges studierten, würden dieser Ansicht Rodneys widersprechen. Auch ich möchte glauben, daß das, was man dem Zufall verdankt, nicht so schwer wiegt, wie durch eigene Kraft Erworbenes. Wäre der Durchbruch von Lee her aber ebenso planmäßig vorbereitet gewesen, wie die Konzentration der Kraft auf Mitte und Nachhut bei Martinique es war, so hätte er als eine folgerichtige Weiterentwicklung desselben taktischen Gedankens gelten müssen, und diese beiden Schlachten Rodneys hätten zusammen schon die Bausteine zu dem enthalten, was Nelsons Memorandum zur Schlacht von Trafalgar später zu einem Ganzen vereint.

Ehe ich in der Schilderung der Weiterentwicklung der englischen Taktik fortfahre, muß ich von Westindien aus noch einen Blick hinüberwerfen nach dem ostindischen Kriegsschauplatz, wo während des amerikanischen Krieges der genialste Flottenführer, den die Franzosen wohl je gehabt haben, Suffren, an der Ausgestaltung der Seetaktik mitwirkte. Er stellte im Gegensatze zu der Gesamtauffassung in der französischen Marine den Angriff voran, strategisch wie taktisch, und war, da er einem numerisch schwächeren Gegner gegenüberstand, in der glücklichen Lage, auch nach diesem Prinzip handeln zu können. In den Gefechten, die er im Jahre 1782 dem englischen Geschwader unter Hughes lieferte, richtete auch er seinen Angriff auf Mitte und Nachhut des Gegners, ließ die der Zahl nach überschießenden Schiffe zur Ausnutzung der Übermacht den Feind von hinten her umfassen und stellte zu luvard eine Reserve auf,

*) Influence S. 499.

Digitized by Google

bereit, die feindlichen, nicht beschäftigten Spitzenschiffe zu empfangen, wenn sie zur Hilfe herbeieilen sollten.

Die letzte Schlacht, die ich in dieser taktischen Vorgeschichte von Trafalgar zu besprechen habe, ist die Schlacht vom 1. Juni 1794. Teils infolge der Verhältnisse, die die Revolution für die französische Flotte geschaffen hatte, teils wohl auch in Fortsetzung früherer Anschauungen hielt sich der Admiral Villaret-Joyeuse, trotzdem er beim Zusammentreffen der beiden Flotten die Luvstellung innehatte, in der taktischen Defensive. Es folgte ein mehrtägiges, von Einzelkämpfen durchsetztes Manöverringen um die Luvstellung, der Versuch, die französische Linie von Lee her zu durchbrechen, und am Schlachttage selbst, als Lord Howe dem Gegner endlich die Luvseite abgewonnen hatte, ein planmäßiger Angriff zunächst ganz im Sinne der alten Gefechtsinstruktion. Der englische Flottenführer erscheint hier vollständig im Banne der früheren Anschauungen, es war sogar ein Austausch in der Nummerfolge vorgenommen worden, um dem Kampfwert der einzelnen Schiffe des Feindes Rechnung zu tragen, wie man sie in Linie vor sich sah, und dann Schiff gegen Schiff anzusetzen. Drillmäßig, wie es scheint, gut einexerziert, gelang der Angriff insofern, als es möglich wurde, die angreifende Linie parallel an den Feind heranzuschieben und so den alten Nachteil zu vermeiden, daß schräges Aneinanderführen vorzeitige Verluste brachte. Für uns erwähnenswert ist diese Schlacht aber nur durch das einzige Neue, was sie brachte: die Schiffe drehten, an der feindlichen Linie angekommen, nicht auf, um von Luv her zu fechten, sondern jedes sollte hinter dem Heck des ihm zugeteilten Gegners durchbrechen, dann aufdrehen und die Leeseite des Feindes beschießen. Es war dies wohl das sicherste Mittel, um den Feind zum Stehen zu bringen und zum Nahkampf zu zwingen. Auch dieses Manöver werden wir bei Trafalgar wiederfinden.

Ich habe — allerdings im Lichte heutiger Forschung gesehen — hiermit das kriegsgeschichtliche Material zusammengefaßt, das in jener Zeit vorhanden war, um sich darüber zu informieren, wie man in rangierter Schlacht fechten könne. Hier mußte also die Geistesarbeit einsetzen, um sich theoretisch auf das Kommende vorzubereiten, und die praktische Erfahrung und Erprobung mußte dann das Weitere ergeben. Daß Nelson die Bilder früherer Schlachten vorschwebten, als er seine Ideen formte, wissen wir. Kurz ehe er England verließ, um das Kommando der Flotte vor Cadix zu übernehmen, hat er in einem Gespräch mit dem Premierminister seinen Schlachtenplan in Beziehung gebracht zu Rodneys Durchbrechen der feindlichen Linie bei Dominika.*)

Ehe ich nun dazu übergehe, die Entstehung der Nelsonschen Befehle für die Schlacht von Trafalgar zu besprechen, möchte ich noch feststellen, was an zusammenfassender theoretischer Vorarbeit hierzu bereits vorhanden war, als Nelson während seines letzten Aufenthalts in England vom 19. August bis 15. September 1805 in der Erwartung, daß er die große Entscheidungsschlacht zu schlagen haben werde, sich darauf vorbereitete. Das mehrfach von mir erwähnte Buch von Clerk war 1804 in neuer Auflage in London erschienen und, wie wir wissen, in Seeoffizierkreisen wohl bekannt. Es zerfällt in vier Teile, von denen der erste den Angriff von Luv, der

*) Mahan: Life of Nelson. II., 351.

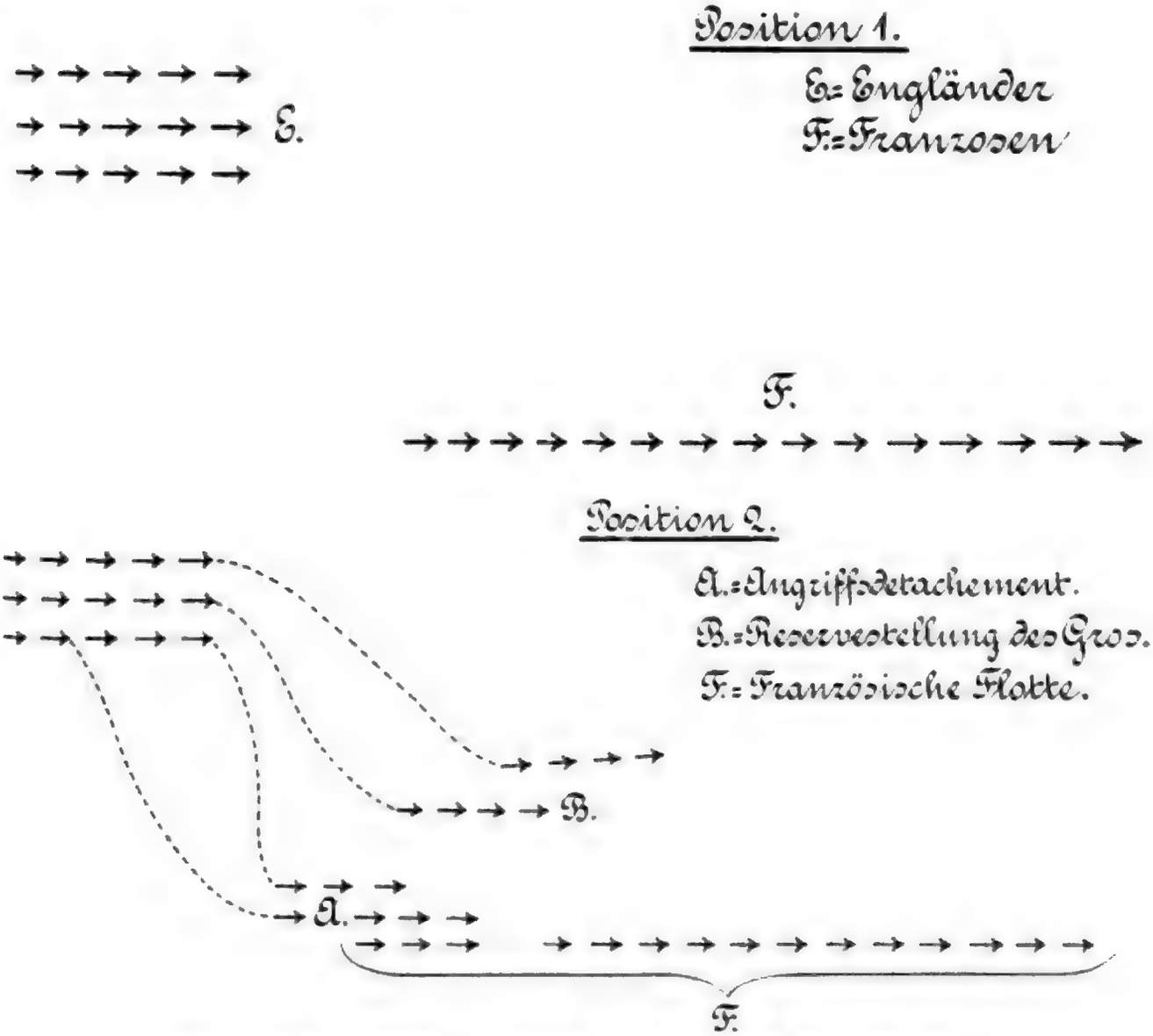
Digitized by Google

zweite den von Lee her behandelt. Jeder Teil enthält zunächst Kritiken der bisherigen taktischen Methoden mit reichem Material an Beispielen aus der Kriegsgeschichte des 18. Jahrhunderts, vielfach gestützt auf die offiziellen Gefechtsberichte der englischen Admirale. Dann geht Clerk aber weiter und macht positive Vorschläge, um die alten Fehler zu vermeiden und sich der Fechtweise anzupassen, die man von den Franzosen zu erwarten hätte. Aus diesen Vorschlägen gebe ich die folgenden Auszüge.

I. Angriff von Luv aus. (S. 123 ff.)

„Angenommen eine Flotte von 10, 20 oder mehr Schiffen in Linie, die ein Nahgefecht zu vermeiden sucht, aber sich unter kleinen Segeln bereit hält, den Angriff einer gleich starken Flotte, die in beliebiger Segelordnung — sagen wir in 3 Kolonnen nebeneinander — zu luvard steht, in der gewöhnlichen Form anzunehmen.

Da wir die Unwahrscheinlichkeit oder vielmehr Unmöglichkeit, alle feindlichen Schiffe zugleich anzugreifen und zu nehmen (d. h. die Fehler der alten Fechtweise) schon gezeigt haben, so ist die nächste Frage: wieviel Schiffe kann man angreifen und nehmen? Ich will einmal annehmen, daß die drei, höchstens die vier hintersten Schiffe des Feindes genommen werden könnten, daß dazu eine genügend starke Macht (A)



(Die beiden Zeichnungen sind nach denen in Clerks Buch entworfen.)

Digitized by Google

abgeschickt und je nach Gutdünken von dem Admiral zum Angriff auf sie angesetzt werde, während er selbst mit dem Rest der Flotte (B) sich zu luvard hält, abteilungsweise so aufgestellt, daß er die Bewegungen des Feindes und den Erfolg des Angriffs beobachten kann. Er ist dann noch nicht in das Gefecht verwickelt und daher imstande, alles ruhig zu übersehen und seine Maßnahmen zu treffen." Dann weiter:

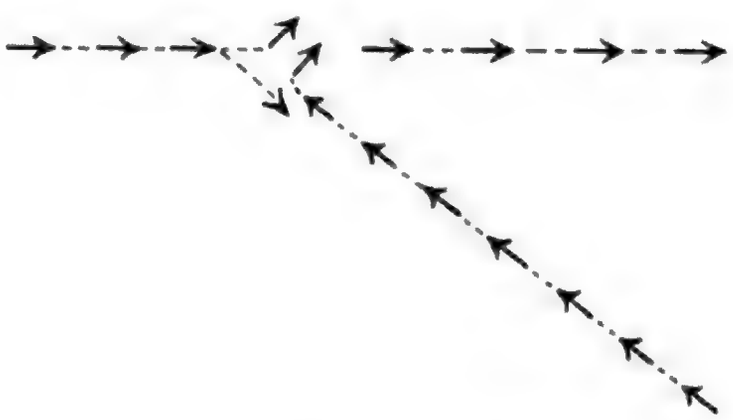
„Die Flotte wird in Divisionskolonne gebracht, damit die Flotte des Angreifers so aufgestellt und so konzentriert ist, daß sie imstande ist, das Ganze zu übersehen und den Schiffen oder Flottenteilen Unterstützung zu bringen, die sie erfordern, im Gegensatz zu einer in Linie aufgestellten Flotte, die 6 bis 7 Seemeilen lang und daher außerstande ist, bedrängten Schiffen Hilfe zu bringen."

Die Durchführung des Angriffs im einzelnen bespricht Clerk nicht. Ich möchte aber erwähnen, daß er auch den rechtwinkligen Angriff von Luv her, wie er am Tage von Trafalgar ja erfolgte, erwägt, dabei aber zu dem Resultate kommt, er sei wegen der ungünstigen Einleitung des Artilleriekampfes gefährlich und daher zu vermeiden. Clerk bespricht dann weiter den

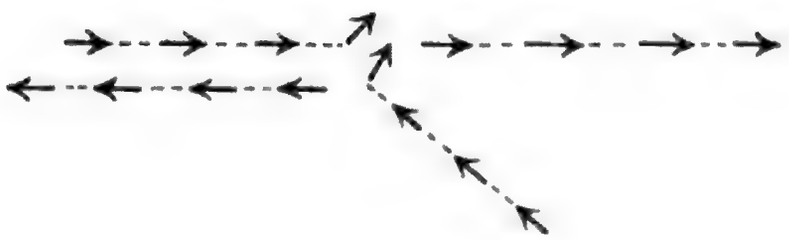
II. Angriff von Lee her. (S. 182 ff.)

Erste Methode: Das Tetenschiff des Angreifers soll auf die feindliche Mitte treffen und entweder durchstoßen und damit alle abgeschnittenen feindlichen Schiffe zum Passiergefecht in Lee mit der Übermacht zwingen, oder dem Schiff, auf das es trifft, längsseits gehen, so daß beide in den Wind schießen und alle feindlichen Schiffe hinter der Angriffsstelle aufgehalten werden. So soll die ganze Mitte und Nachhut des Feindes im Passiergefecht oder in der erzwungenen Melee niedergekämpft werden, ehe der abgeschnittene Luvteil Hilfe bringen kann.

Erste Methode.



Zweite Methode.



Digitized by Google

Zweite Methode: Die erste Hälfte des Angreifers soll (wie es in der Schlacht bei Dominika geschah) auf die Mitte der feindlichen Linie treffen, aber nicht durchstoßen, sondern in Lee zum Passiergefecht entlang laufen, erst die Mitte soll handeln, wie es bei der ersten Methode für das Tetenschiff vorgesehen ist.

Clerk sagt dann schließlich (S. 192): „Bei Durchführung des Angriffs auf die hintere Abteilung des Feindes bringt man seine ganze Macht ungeteilt, z. B. 36 Schiffe gegen 18 oder so viele, wie man abschneidet, zum Kampf", und bringt damit noch einmal den Unterschied zu der alten Gefechtsinstruktion zum Ausdruck, die eine Zusammenfassung der Kraft nicht kannte.

Mir ist nicht bekannt, daß bisher irgendwo darauf hingewiesen worden ist, wie ähnlich diese Vorschläge Clerks in ihren Grundzügen dem berühmten Memorandum Nelsons sind. Mahan spricht*) von den Zweifeln, die man in die Originalität des von Clerk aufgestellten Systems der Seetaktik setze. Ich bin nicht imstande zu prüfen, wie weit sie für die Ausgabe, die Mahan vorgelegen hat und die ich nicht kenne, berechtigt sind. Von dem, was ich hier aus der Ausgabe von 1804 zitiert habe, kann ja vielleicht auch behauptet werden, daß es nicht Clerks alleiniges geistiges Eigentum sei. Ich weiß es nicht und will ihn weder anklagen noch in Schutz nehmen. Aber eins ist klar: aus Nelsons Memorandum vom Jahre 1805 kann er nicht geschöpft haben. Dies lasse ich nun folgen, und zwar in der Form, wie es im „United Service Magazine" vom Mai-September 1894 wiedergegeben ist nach einem vom 6. Dezember 1805 an Bord der „Victory" in Spithead geschriebenen Briefe. In diesem ist gesagt:

„Sr. Lordschaft überlegenes Urteil und seine vorausschauenden Anordnungen machten Signale entbehrlich. Die häufigen Besprechungen, die er mit seinen Admiralen und Kommandanten gehabt hatte, hatten sie mit allen seinen Plänen vertraut gemacht, so daß seine bisher unerhörte Angriffsweise jedem Offizier der Flotte ebensogut bekannt war wie ihm, der sie ersonnen hatte."

„Victory" vor Cadix, 10. Oktober 1805.

Memorandum.

Da ich es beinahe für unmöglich halte, eine Flotte von 40 Linienschiffen bei veränderlichem Winde, dickem Wetter oder anderen Umständen, die nicht vorauszusehen sind, in Schlachtlinie zu bringen ohne so viel Zeitverlust, daß die Gelegenheit, den Feind zu einer entscheidenden Schlacht zu zwingen, uns entgehen könnte, so habe ich mich entschlossen, die Flotte (mit Ausnahme des kommandierenden und des zweiten Admirals**) so zu formieren, daß die Marschordnung mit der Gefechtsordnung gleich ist, indem ich die Flotte in zwei Kolonnen zu 16 Schiffen teile und in ein vorgeschobenes Geschwader, bestehend aus den 8 schnellsten Zweideckern, so daß daraus, wenn nötig, immer eine Linie von 24 Schiffen gebildet werden kann, gleichviel nach welcher Kolonne hin der kommandierende Admiral den Aufmarsch befiehlt. Der zweite

*) Siehe vorher S. 888.

**) Wörtlich übersetzt. Der Sinn ist mir nicht klar. Sollten die beiden Flaggschiffe nicht mit in der Kolonne stehen?

Digitized by Google

Admiral wird, nachdem meine Absichten ihm bekannt gegeben sind, den selbständigen Befehl über seine Linie haben, um den Angriff anzusetzen und den Kampf fortzuführen, bis die feindlichen Schiffe genommen oder vernichtet sind.

Wenn die feindliche Flotte sich in Schlachtlinie zu luvard befinden sollte und in solcher Stellung zu uns, daß die beiden Kolonnen und das vorgeschobene Geschwader sie über den anderen Bug erreichen können, so wird ihre Linie wahrscheinlich so ausgedehnt sein, daß ihre Vorhut der Nachhut nicht würde zu Hilfe kommen können. Ich werde daher wahrscheinlich dem zweiten Admiral durch Signal befehlen, beim zwölften Schiff von hinten die feindliche Linie zu durchbrechen (oder wo er sie fassen kann, wenn er etwa nicht imstande sein sollte, so weit nach vorn zu kommen). Meine eigene Linie würde beim Zentrum durchbrechen und das vorgeschobene Geschwader zwei, drei oder vier Schiffe vor dem Zentrum, so daß wir mit Sicherheit das Flaggschiff des Höchstkommandierenden fassen, das zu nehmen mit allen Kräften versucht werden muß. Der leitende Gedanke für die britische Flotte muß es sein, die feindliche Linie von dem zweiten oder dritten Schiff vor dem Höchstkommandierenden (den ich in der Mitte vermute) an bis zum Schlußschiff zu überwältigen. Ich will annehmen, daß auf diese Weise 20 feindliche Schiffe nicht angegriffen werden. Es muß einige Zeit dauern, ehe sie ein Manöver ausführen können, mit dem es gelingt, diese Macht geschlossen gegen einen Teil der britischen Flotte zum Angriff zu führen oder mit ihr ihre eigenen Schiffe zu unterstützen, was unmöglich ist, ohne sich unter die bereits im Kampfe befindlichen zu mischen. Die feindliche Flotte soll aus 46 Linienschiffen bestehen gegen unsere 40.*) Wenn eine von beiden Flotten schwächer ist, als hier angenommen ist, so ist eine entsprechend geringere Zahl feindlicher Schiffe abzuschneiden, so daß die britischen Schiffe immer um ein Viertel den abgeschnittenen feindlichen an Zahl überlegen sind.

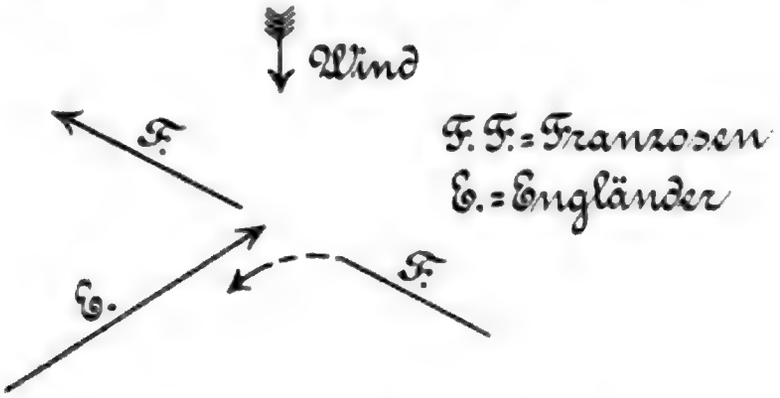
Etwas hängt stets vom Zufall ab; nichts ist sicher in der Schlacht, am wenigsten in der Seeschlacht. Die Geschosse werden Masten und Raaen von Freund und Feind fortreißen, aber ich hoffe bestimmt auf einen Sieg, bevor die feindliche Vorhut zur Unterstützung herankommt, und darauf, daß dann die britische Flotte bereit sein wird, den 20 feindlichen Linienschiffen entgegenzutreten oder sie zu verfolgen, falls sie sich davon machen sollten.

Wenn die Vorhut des Feindes wendet, so müssen die genommenen Schiffe in Lee der britischen Flotte Schutz suchen. Halst der Feind, so müssen die britischen Schiffe sich zwischen ihn und die genommenen feindlichen oder manövrierunfähigen britischen setzen, und läßt es der Feind dann überhaupt zum Nahgefecht kommen, so ist mir der Ausgang nicht zweifelhaft. Der zweite Admiral wird in allen Fällen die Bewegungen seiner Linie so leiten, daß die Schiffe so nahe beieinander bleiben, wie die Umstände es zulassen. Die Kommandanten haben die Linie, der sie zugeteilt sind, als Sammelort anzusehen. Falls aber Signale nicht gesehen oder nicht verstanden werden, so wird kein Kommandant falsch handeln, der einem feindlichen Schiffe sich zum Kampf längsseit legt.

*) Bei Trafalgar standen 27 britische Schiffe gegen 33 der französisch-spanischen Flotte.

Über den Angriff von Luv her, der Feind in Schlachtlinie, bereit, dem Angriff ſtandzuhalten.*)

Die Diviſionen der britiſchen Flotte werden beinahe auf Kanonenſchußweite an des Feindes Mitte herangeführt werden. Es wird dann aller Wahrſcheinlichkeit nach für die Leelinie das Signal gemacht werden, zugleich abzuhalten, alle Segel zu ſetzen — auch die Steuerſegel —, um möglichſt ſchnell an den Feind zu kommen und durchzubrechen, beim zwölften Schiffe von hinten beginnend. Es iſt möglich, daß es einzelnen Schiffen nicht gelingen wird, gerade an der für ſie beſtimmten Stelle durchzubrechen, ſie werden aber immer die Möglichkeit haben, befreundete Schiffe zu unterſtützen. Wenn jedoch einzelne Schiffe ſo weit nach hinten kommen, daß ſie die Schlußſchiffe des Feindes nicht mehr erreichen können, ſo werden ſie doch immer zur Vernichtung der 12 letzten Schiffe mit beitragen können.



Sollte der Feind zugleich halſen oder abhalten und raum wegſteuern, ſo ſollen doch die 12 Schiffe, die in der erſten Stellung des Feindes die Nachhut bildeten, das Angriffsobjekt der Leelinie ſein, wenn nicht der Höchſtkommandierende anders befiehlt, was aber kaum zu erwarten iſt, weil die ganze Führung und Verwendung der Leelinie, nachdem die Abſichten des Höchſtkommandierenden kundgegeben ſind, vollſtändig dem Admiral überlaſſen ſein ſollen, der dieſe Linie kommandiert.

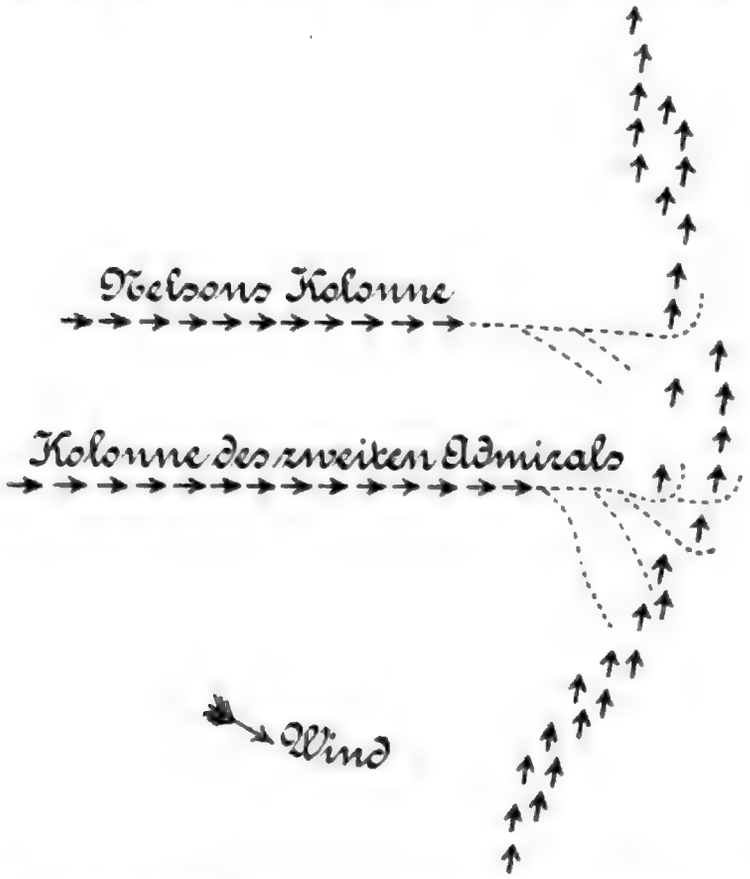
Den Reſt der feindlichen Flotte, 34 Schiffe, wird der Höchſtkommandierende auf ſich nehmen und dafür ſorgen, daß die Bewegungen des zweiten Admirals durch ſie ſo wenig geſtört werden wie möglich.

Nelſon und Bronte.

Vergleicht man dieſe beiden Schriftſtücke miteinander, ſo wird man mir Recht geben, wenn ich ſage, daß in den Grundzügen beider eine große Ähnlichkeit beſteht: beim Angriff von Lee her in der Konzentration der Kraft gegen Mitte und Nachhut mit der von beiden, d. h. Clerk wie Nelſon, in gleicher Weiſe motivierten Abſicht, dort die Entſcheidung herbeizuführen, ehe der abgeſchnittene Luvteil des Feindes zu Hilfe eilen kann; beim Angriff von luvard in der Maſſierung der angreifenden Flotte in Kolonne, dem Anſetzen des Teilangriffs auf den hinteren Teil der feindlichen Linie, während der Höchſtkommandierende den Reſt in der Hand behält, um von günſtiger

*) Dieſer Abſatz fehlt im „United Service Magazine“, wo der Text unvermittelt übergeht zum Angriff von Luv her. Ich entnehme ihn und die hier beigefügte Zeichnung aus Mahan, Nelſon II. 345.

Stellung aus den Angriff seines Unterführers zunächst gegen Überraschungen zu decken und dann den Umständen nach einzugreifen. Es ist ja an sich wohl nichts Ungewöhnliches, daß das Studium desselben kriegsgeschichtlichen Materials und seine Anwendung auf denselben Fall (ich meine die bestimmt vorausgesetzte abwartende Fechtweise des Gegners, die ja allein erst den Engländern die Freiheit des Handelns zuwies) zwei Personen zu denselben Schlüssen gelangen läßt. Aber diese Ähnlichkeit, namentlich in den Punkten, wo beide zu gänzlich neuen Methoden gelangen, geht doch meines Erachtens so weit, daß man einen geistigen Zusammenhang schwer wird von der Hand weisen können, und die Annahme, daß Clerks Plan in irgend einer Weise Nelsons Memorandum beeinflußt hat, scheint mir jedenfalls mehr für sich zu haben, als daß dieses, wie Mahan*) annimmt, aus einem unter anderen Verhältnissen von Nelson selbst aufgestellten Angriffsplan entstanden sei. Ein näheres Eingehen auf beide



Skizze des Angriffs, wie er bei Trafalgar durchgeführt wurde.
(Nach Mahan: Nelson, II., 371.)

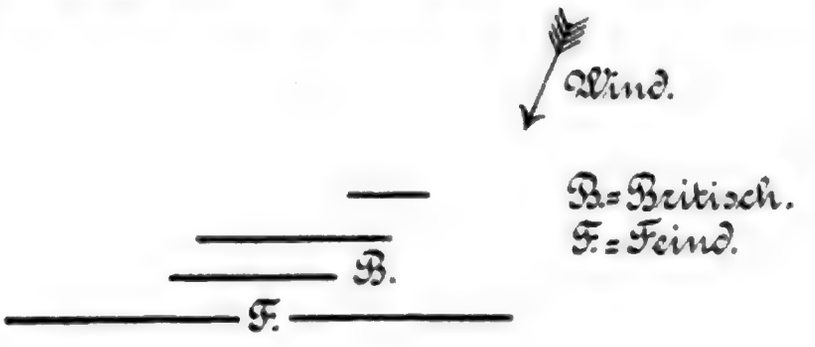
Schriftstücke zeigt dann aber auch, was der Mann der Tat dem hinzufügen mußte, was der Mann der Feder ersonnen hatte, um aus dessen Vorschlägen einen taktischen Befehl und aus diesem den herrlichen Sieg von Trafalgar entstehen zu lassen. Er griff ja sogar schließlich — nicht in blindem Zutappen, sondern nach reiflicher Überlegung und im vollen Gefühl der Verantwortung — zu der Form, die Clerk als undurchführbar hinstellt, dem rechtwinkligen Angriff in zwei Kolonnen von luv her. Denn ich möchte annehmen, daß in den Besprechungen, die der Schlacht vorhergingen, auch diese äußerste Konsequenz aus dem Grundgedanken des Angriffs schon gezogen worden

*) Nelson II., 352.

Digitized by Google

ist, wenn auch nur als ultima ratio wo die Umstände kein anderes Mittel ließen, um den Vernichtungskampf zu erzwingen. Denn an die Stelle des ruhigen aber vorsichtigen Abwägens des Theoretikers tritt hier der todesmutige Entschluß zum Siege, gefaßt von einem Manne, in dem taktisches Denken, praktisches Können und blindes Vertrauen in sich und seine Untergebenen zur höchsten Kriegsleistung sich vereinten. Und nicht in einem besonderen Teil seines Schlachtenprogramms, wo Nelson es als „Nelson touch" vermutete, hat wohl das gelegen, was bei der Geburtstagsbegrüßung an Bord der „Victory" am 29. September 1805 seine Admirale und Kapitäne zu lautem Beifall hinriß und einige zu Tränen rührte*), ich glaube vielmehr, daß es das Aufflammen professioneller, patriotischer und kameradschaftlicher Begeisterung dem großen Führer gegenüber war, die Anerkennung des Genies!

Ich möchte aber noch weiter verweilen bei dem Vergleich zwischen dem, was schriftlich und mündlich geplant war, und dem, was am Schlachttage wirklich geschah. Das Handeln war vorbereitet, und weiter kann die Theorie ja auch nicht gehen. Welche der verschiedenen Ausführungen aber genommen werden sollte, darüber konnte der Entschluß erst gefaßt werden, wenn sich beim Zusammentreffen der Gegner die Verhältnisse übersehen ließen, unter denen gefochten werden mußte. Hier ist der Punkt, wo aus geistiger Vorarbeit und praktischer Urteilskraft die Tat geboren werden soll, und da fiel dann die Entscheidung für „die unerhörte Angriffsweise", wie der Briefschreiber vom 6. Dezember 1805 es nennt, weil unter den obwaltenden Umständen — wenig Wind, hohle See und der Schutzhafen von Cadix dicht in Lee des Feindes — der sofortige Angriff aus der Marschformation heraus die Flotten am schnellsten aneinander führte. Dieser Angriff war artilleristisch ungünstig, er opferte vielleicht die Spitzenschiffe, aber mit jeder Minute besserte sich die Lage. Denn auch in ihm kommt der Grundgedanke zur Durchführung, mit konzentrierter Kraft Mitte und Nachhut des Feindes zu überwältigen, auch in ihm bildete die zurückgehaltene Kolonne Nelsons die Sicherung für den Angriff des zweiten Admirals, und er schließt, rein formell betrachtet, das in glücklichster Weise zu einer Einheit zusammen, was das Memorandum für den Angriff von Luv und von Lee her in getrennter Form enthält: die gewaltsame Erzwingung der Melee. Denn darauf ist, wenn man genauer hinschaut, das Ganze zugeschnitten. Beim Angriff von Luv aus sollen die Schiffe der angreifenden Kolonne einzeln in die Ordnung des Feindes einbrechen, beim zwölften Schiff von hinten beginnend. Beim Angriff von Lee her würde der zweite Admiral den Befehl bekommen, „to lead through about their twelfth ship from their rear", und ich



*) Nelson II., 339.

Digitized by Google

habe dies übersetzt „beim zwölften Schiff von hinten ihre Linie zu durchbrechen". Das Bestreben, wörtlich zu übersetzen, ließe die Wiedergabe „seine Linie durch die des Feindes hindurchzuführen beim zwölften usw." vielleicht genauer erscheinen. Aber einmal wäre solch geschlossenes Hindurchführen wohl nur möglich, wenn die feindliche Linie hinter der Durchbruchsstelle zum Passiergefecht abbiegt (siehe Figur), und dann scheint auch Nelson der Ansicht gewesen zu sein, dies schräge Aufeinandertreffen der Linien müsse zur Einzelschiffsschlacht (so möchte ich Melee übersetzen) führen. Darauf deuten mir die Worte „was unmöglich ist, ohne sich unter die bereits im Kampf befindlichen zu mischen", sowie die ganze Besprechung der Gefechtsphase, die sich aus dem Durchbruch entwickeln würde.

Des Feindes Form zerbrechen unter Opferung der eigenen, das ist die Quintessenz der Taktik von Trafalgar. Die Formation dient nur zum Heranführen. Nelson benutzt sie, um für den Kampf möglichst günstige Vorbedingungen zu schaffen, dann kann sie fallen, weil sie ihren Zweck erfüllt hat. So löst sich denn hier durch praktische Schulung und durch den geistigen Zusammenhalt zwischen dem Führer und seinen Untergebenen der Zwiespalt, der subaltern erzogenen Gemütern bei Minorka den Weg verlegte zum Handeln.

Damit ist unsere Betrachtung wieder zu ihrem Ausgangspunkt zurückgekehrt. Überschauen wir, was sie enthält, so glauben wir alle die Teile zu erkennen, deren Zusammenfügung den Schlachtplan von Trafalgar ergab: Rodneys Zusammenfassung der Kraft zum Angriff auf Mitte und Nachhut des Gegners, sein Durchbrechen der feindlichen Linie von Lee her, das Bereithalten einer Reserve zu luvard und das Ansetzen überschießender Schiffe um die Queue des Feindes herum, wie Suffrens Schlachten es zeigen, und endlich den schiffsweisen Durchbruch, den Lord Howe am 1. Juni 1794 anwendete. Aber wie sind diese Teile hier zu einem Ganzen verschmolzen! Und nimmt man eine Benutzung des Clerkschen Buches an, welch ein Unterschied zwischen dem tastenden Versuch Clerks, bei gleicher Schiffszahl den Feind durch Angriff auf „drei, höchstens vier" seiner Schlußschiffe von Luv her zum Stehen zu bringen, und der sieghaften Zuversicht, mit einer numerisch schwächeren Flotte „die feindliche Linie von dem zweiten oder dritten Schiff vor dem Höchstkommandierenden bis zum Schlußschiff zu überwältigen"!

So wendet sich der Blick von der Vorgeschichte der Schlacht immer wieder auf Nelsons Person. Daß er das, was andere vor ihm gedacht und getan hatten, benutzte, um seine Flotte zum Siege zu führen, schmälert seinen Ruhm nicht. „Auf dem Schlachtfelde ist der glücklichste Einfall oft nur eine Erinnerung." Dieser Ausspruch Napoleons zeigt, daß auch er, einer der größten Feldherren aller Zeiten, seine Erfolge zum großen Teil dem in sich verarbeiteten geistigen Eigentum zuschrieb, das er durch Studium der Kriegsgeschichte sich erworben hatte, und das sich als Erinnerung anbot, wo es sich mitten im Drange der Ereignisse um schnelle Entschlüsse handelte. Man könnte, um das auszudrücken, was Nelson als Flottenführer geleistet hat, ihn einen Theoretiker der Tat nennen, wenn das nicht wie ein Widerspruch klänge. Man würde damit ausdrücken, daß sich das Resultat seines Studiums und Nachdenkens vermöge seines lebhaften Geistes und infolge der fortwährenden Berührung mit der

Digitized by Google

Wirklichkeit des Krieges nicht in Theorien umsetzte, sondern direkt in praktische Vorbereitung von Taten oder in Taten selbst. Ein System der Taktik zu schaffen, lag ihm fern, er vermied damit aber auch die Beschränkung und Einseitigkeit, wie sie mit jedem System zu leicht verbunden ist und seine Anwendbarkeit schmälert, wo in der Praxis die Voraussetzungen fehlen, auf denen es erbaut ist. Fand er das, was in ihm zur Verwendung bereit lag, von der Hand des Theoretikers der Feder wohlgeordnet vor, so gab das seiner Überzeugung wohl neuen Rückhalt und war ihm vielleicht erwünscht zur schriftlichen Weitergabe seiner Gedanken an andere. Denn schriftliche Darlegung dessen, was, aus Zusammenwirken von Theorie und Praxis entstanden, in ihm lebte, scheint nicht seine starke Seite gewesen zu sein. Ich kann mir z. B. denken, daß aus dem Material, das das Memorandum enthält, eine viel bessere Ausarbeitung sich herstellen ließe. „Wir müssen es bedauern, daß Nelson, wie die meisten Männer der Tat, die Entstehung seiner Gedanken nicht in geordneter Form dargelegt hat, sondern höchstens in gelegentlichen Aussprüchen, auf Grund deren, soweit sie uns übermittelt worden sind, wir jetzt nur Schlüsse ziehen können auf seinen Ideengang im ganzen."*)

Genügt nun aber solche Aufspeicherung taktischer Ideen in dem Geiste des Führers, um den Erfolg sicherzustellen? Sicherlich nicht. Nur wenn der Führer es verstanden hat, seine Untergebenen zu seinen Anschauungen hinüberzuziehen, werden sie, in die Wirklichkeit gestellt, mit seinen Augen sehen, in seinem Sinne handeln können, und wir wissen, daß es Nelson wie keinem andern gegeben war, dieses geistige Band um die Flotte zu schlingen, das die Ausführung des Geplanten auch dann sicher stellt, wenn der Befehlsapparat abreißt, und in Situationen, in denen Befehlsleitung überhaupt ausgeschlossen ist. So erkläre ich es mir auch, daß Nelson in seinen Besprechungen weiter ging, wie in der schriftlichen Darlegung seiner Ansichten im Memorandum, und glaube, daß das, was später Tat wurde, der rechtwinklige Angriff aus der Marschformation heraus, vielleicht zuerst nicht im Rahmen der theoretischen Überlegung einbegriffen war, sondern in den dem Praktiker näher liegenden mündlichen Auseinandersetzungen entstand.

Beschränken wir uns aber nicht auf Trafalgar, sondern fragen, welche allgemeinen taktischen Lehren können wir aus Nelsons Schlachten ziehen, so kommen wir wohl dazu, ihn noch höher einzuschätzen. Schon bei Abukir finden wir einen Teil der taktischen Grundgedanken von Trafalgar: 1) Konzentration der Kraft — hier, wo der Feind zu Anker lag, auf den Luvteil seiner Flotte — 2) Zurückhalten einer Reserve in der Hand des Führers, um sie einzusetzen je nachdem der Angriff gelang, und schließlich 3) Aufgeben der gemeinsamen Leitung in der Schlacht, um den Erfolg sicherzustellen. Was bei Trafalgar die Lösung der Formation zur Erzwingung der Melee war, das war hier der Befehl zum Ankern. Er legte, nachdem im Heranführen günstige Verhältnisse für den Kampf geschaffen waren, alles weitere vertrauensvoll in die Hand der Untergebenen, er setzte alles ein, um alles zu gewinnen. Dem Ganzen aber liegt zugrunde der Gedanke der Konzentration der Kraft und zwar, wenn wir beide Schlachten

*) Mahan. Nelson II., 347.

Digitized by Google

zusammenfassen, in seiner allgemeinsten, auch heute noch gültigen Form: Konzentration der Kraft auf den Teil des Feindes, der von dem anderen am schwersten unterstützt werden kann.

Ich kann es mir nicht versagen, hier eine Bemerkung einzuflechten, die, so theoretisch sie klingt, doch großen praktischen Wert hat: Auch in den militärischen Wissenschaften schafft ein Gedanke um so größeren Nutzen, je abstrakter er sich einkleiden läßt. Wir machen von dieser wissenschaftlichen Ausdrucksweise viel zu wenig Gebrauch. So enthält der Ausdruck: „Konzentration der Kraft auf Mitte und Nachhut des Gegners" kein Prinzip, keine allgemeine Regel, sondern nur die Anwendung eines Prinzips auf einen speziellen Fall. Bei Änderung des Falles steht der Handelnde vor einer gänzlich neuen Aufgabe, wenn er nicht selbst das hinzugetan hat, was fehlte, d. h. den konkreten Fall benutzt hat, um aus ihm das abstrakte Prinzip sich abzuleiten, und es dann so ausdrücken, wie ich es oben getan habe. Was ist nun der Nutzen solcher Ausdrucksweise? Ich sehe ihn einmal in der Kürze des Ausdruckes im Verhältnis zu der so viel größeren Reichweite, ferner darin, daß sie zum Nachdenken anregt. Dadurch wirkt solche Ausdrucksweise aber auch erziehlich und bekommt so praktischen Wert. Denn Erziehung zum klaren Denken erleichtert es außerordentlich, das geistige Band um Befehlshaber und Untergebenen zu schlingen, das wir als die Gewähr des taktischen Erfolges kennen gelernt haben. Dem praktischen Handeln aber hat klares theoretisches Denken noch nie geschadet.

Die Lehre von der Konzentration der Kraft, wie ich sie hier den beiden Schlachten Nelsons entnommen und allgemein formuliert habe, kann man als die einzige ständige Lehre der Seetaktik bezeichnen, so sehr auch die Art ihrer Durchführung sich wandeln muß mit der Zeit. Nur dieser abstrakt-theoretische Satz führt aus der letzten Periode der Segelschiffstaktik herüber zu uns. Machen wir einmal die Probe. Wohin muß im laufenden Gefecht heute der Angriff gerichtet werden? Bestimmend für moderne Verhältnisse ist die dem Schiff als Gefechtsstand innewohnende Bewegungsfähigkeit.*) Welcher Teil der feindlichen Linie kann nun von dem anderen vermittels der Geschwindigkeit am schwersten unterstützt werden? Entschieden die Spitze. Deren Geschwindigkeit muß sich, um die Gefechtsstellung zu halten, richten nach der des Feindes, also wird für die Schiffe, die ihr von hinten her Beistand leisten wollen, nur der Geschwindigkeitsüberschuß nutzbar, den sie gegen die vom Feinde beherrschte Gefechtsfahrt haben. Er wird nicht groß sein und nur langsam wirken. Der Angriff muß also gerichtet werden gegen die Spitze der feindlichen Linie: die Änderung des Motors hat die Regel in ihr Gegenteil verwandelt.

Was wir nun hier, aus der Kombination Nelsonscher Schlachten induktiv abgeleitet, zu einer ständigen Lehre geformt und an einem Beispiel aus der Gegenwart geprüft haben, steht aber schon im Clerk. Er wendet nur die umgekehrte, deduktive Methode an. Im dritten Teile seines Buches stellt er allein durch Nachdenken gefundene allgemeine Grundsätze auf, die sowohl für den Kampf auf See wie am Lande Gültigkeit haben sollen, um dann mit ihrer Hilfe zu ergründen, wo wohl der Fehler

*) Siehe „Marine-Rundschau" 1904, S. 286.

Digitized by Google

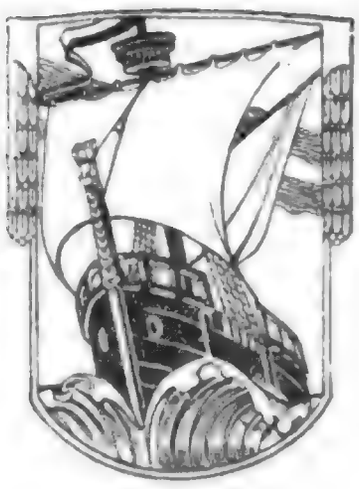
in der Gefechtsinstruktion der englischen Flotte gelegen habe, der so viele Mißerfolge in der Schlacht verschuldet hat. Der zweite dieser Grundsätze (S. 215) lautet: „Der Befehlshaber, der, wenn er zum Angriff vorgeht, ihn mit großer Übermacht gegen den Teil des Feindes richtet, der so steht, daß er nicht unterstützt werden kann, hat nicht nur den ersten Schritt zum Siege getan, sondern zugleich die Sicherheit gewonnen, daß er seinen Rückzug decken kann, wenn er notwendig werden sollte." Wir sehen also, daß, wenn wir sie richtig verstehen, beide noch heute unsere Lehrmeister sein können, der Theoretiker Clerk und Nelson, der Mann der Tat. Wollen wir ihnen folgen, so müssen wir aber daran denken, daß die gänzliche Umgestaltung des Motors, der Schiffe und ihrer Waffen für die praktische Anwendung dieser theoretischen Lehre alles von Grund aus geändert hat. Sonst ist die Lage in gewissem Sinne der ähnlich, die Nelson vorfand, wenn auch viel schwieriger. Ich nenne die Lage ähnlich der damaligen, weil auch die moderne Taktik von neuem anfangen muß, wie die beiden Gegner vor Trafalgar es mußten. Der eine von ihnen gab den Kampf auf, noch ehe er ihn begonnen hatte. Villeneuve schrieb im August 1805: „Unsere Taktik ist veraltet; wir können weiter nichts als uns in Linie rangieren, und das ist es gerade, was der Gegner will. Ich habe weder die Zeit noch die Mittel, um mit den Führern der Schiffe der beiden Nationen ein neues System zu vereinbaren." Wir wissen, wie Nelson die Aufgabe tapfer anfaßte und siegreich zu Ende führte.

Die Aufgabe, eine neue Taktik zu finden, ist in der modernen Zeit schwieriger, weil die historische Brücke, die zu Nelsons Zeit noch hinüberführte in die Vergangenheit, heute als abgebrochen angesehen werden muß, und weil die Verhältnisse an sich vielgestaltiger geworden sind. Früher wurde bei der Vorbereitung auf die möglichen Fälle die Übersicht schon dadurch erleichtert, daß der Unterschied zwischen Luv und Lee eine klare Scheidelinie zog. Der Unterschied zwischen langsam und schnell, der heute vielfach damit verglichen wird, kann dem doch nicht gleichgesetzt werden. Die Verhältnisse lagen für die englische Flotte damals auch dadurch einfacher, daß man von den Franzosen eine ganz bestimmte Fechtweise erwarten und sich auf sie einrichten konnte. Wie früher die Abwehrmethode der Franzosen dadurch möglich wurde, daß der Angriff der Engländer sich stets in derselben Weise wiederholte, so konnte Nelson einen Schlachtplan — richtiger einen Plan zum Angriff — nur entwerfen, weil er davon überzeugt sein durfte, daß die Franzosen nicht angreifen würden. Heute kompliziert die Ungewißheit darüber, wie der Gegner handeln wird, die Lage, und die freie Beweglichkeit, die der Dampf den Flotten gibt, steigert die Zahl der möglichen Fälle schon für den Beginn des Kampfes bedeutend. Die Art, wie der moderne Fortbewegungsapparat der Schiffe geschützt ist, schafft weitere Schwierigkeiten. Auch wenn es nicht wie bei Trafalgar gelang, durch die Form des Angriffs den Gegner zum Stehen zu bringen, so wurden durch die Verletzlichkeit des alten Motors die taktischen Bewegungen im Laufe der Schlacht doch bald eingeschränkt, und es lag im Ansetzen des Angriffs vielfach schon die Entscheidung. Jetzt wird die Erhaltung der Fortbewegungskraft der Schiffe immer neue Kombinationen herbeiführen, und auf jede will man vorbereitet sein. Es wird angestrengter Arbeit bedürfen, um die praktische Ausbildung im Frieden so nahe an die Wirklichkeit heran-

zuſchieben, daß das, was ſie an Kampfesbildern ſchafft, einigermaßen das zu erſetzen vermag, was Nelſon noch der Krieg ſelbſt bot, und dann aus praktiſcher Erprobung und geiſtiger Verarbeitung des Erprobten eine brauchbare Taktik zu ſchaffen.

Und doch würde jeder der beiden Teile, aus denen die Kriegsvorbereitung ſich zuſammenſetzt, in der Luft ſchweben, wenn er nicht von dem anderen mit getragen würde. Heute wie bei Trafalgar kann nur das innige Zuſammenwirken von Theorie und Praxis zum Erfolge führen. Denn nur der geſchulte Geiſt ſieht ſchon in den Erprobungen des Friedens nicht Kiellinien, Dwarslinien und Staffeln, nicht Stücke eines Reglements, ſondern taktiſche Bilder und im Kriege durch ſie hindurch Ausſicht auf Sieg oder Niederlage. Aber nur die praktiſch geſchulte Hand kann die aufkeimenden Gedanken ſo ſchnell in Taten umſetzen, wie es die ſtetig wechſelnde Lage der modernen Schlacht erfordert, nur ihr gehorcht das Schlachteninſtrument. Drum kann die Theorie die Heranbildung von Flottenführern wohl vorbereiten, ja ſie iſt dazu unerläßlich, vollendet wird ihre Erziehung aber weder am grünen Tiſch noch in der Studierſtube, ſondern allein auf der Kommandobrücke unſerer Schlachtſchiffe.

Freiherr v. Maltzahn.



Digitized by Google

Die Preisarbeit des englischen Leutnants H. C. Dewar R. N. über die Kriegsblockade unter Berücksichtigung der modernen Kampfmittel.*)

(Schluß.)

Im Schlußwort weist der Verfasser auf die Notwendigkeit hin, daß im Frieden dauernd von den in Dienst befindlichen Streitkräften an der Lösung der Aufgaben und Klärung der Ideen systematisch gearbeitet wird, die sich bei der Erörterung einer Frage wie die vorstehende darbieten. Solche Aufgaben sind z. B. im vorliegenden Falle: die Bildung der Verbindungsketten, Feststellung der größten Entfernung, in der sie mit Erfolg zu verwenden sind; Aufstellung und Erprobung einer Routine für planmäßige Ablösung der Streitkräfte eines Beobachtungsgeschwaders; die Bewachung der Straßen von Gibraltar und Malta, Feststellung der Möglichkeit, dieselben unbemerkt zu passieren, und andere.

Weiter hält Dewar es für notwendig, daß die Resultate der Flottenübungen sorgfältig bearbeitet und diese Bearbeitungen sämtlichen Offizieren zugänglich gemacht werden, damit das Interesse in denselben rege gehalten wird, sie auf dem Laufenden gehalten werden und sich eine eigene Ansicht über die verschiedenen Fragen bilden können. Dies ist um so wichtiger, als gegenwärtig für die Marine eine Zeit der Neuerungen angebrochen ist (systematische taktische Übungen, Fernschießen u. a.) und leicht der Fall eintreten kann, daß der Offizier in eine verantwortliche Stellung gelangt, ohne für manche Vorgänge mehr Verständnis zu haben, als „der Verfasser irgend eines Phantasieartikels in der „Daily Mail“.“

Mit bemerkenswerten Äußerungen über die Disziplin und die Notwendigkeit kriegsmäßiger Ausbildung der Offiziere und Mannschaften schließt Dewar seine Abhandlung.

Als Anhang wird eine interessante Zusammenstellung des monatlichen Kohlenverbrauches der einzelnen Schiffsklassen sowie schließlich der einzelnen Flotten im vorliegenden Kriegsfalle gegeben.

Kritische Bemerkungen.

Soweit der Verfasser. Im folgenden sollen einige kritische Bemerkungen zu der Behandlung der Hauptfrage, der Zweckmäßigkeit einer Kriegsblockade in heutiger Zeit sowie deren Durchführung, angeknüpft werden. Betrachtet man die Art der Behandlung dieser Frage durch den Verfasser, so fällt von vornherein auf, daß derselbe bei der Beurteilung der Durchführbarkeit einer Kriegsblockade die örtliche Beschaffenheit des zu blockierenden Hafens sowie der benachbarten Küste überhaupt nicht in Betracht zieht, während er die Lage des zu blockierenden Hafens im Verhältnis zu dem voraussichtlichen Operationsgebiet des Gegners und zu den Häfen und Stützpunkten des Blockierenden genügend berücksichtigt.

Von diesen lokalen Verhältnissen ist aber meines Erachtens die Entscheidung der Frage im einzelnen Falle in erster Linie abhängig; denn sie vor allem sind von

*) Wir werden später Gelegenheit haben, auf das Thema noch einmal zurückzukommen. D. Red.

Digitized by Google

Einfluß auf die ganze Anlage der Blockade einerseits: auf die Aufstellung und Zahl der notwendigen leichten Streitkräfte, von welch letzterer wieder die Möglichkeit einer öfteren Ablösung abhängt; auf die Notwendigkeit eines provisorischen Stützpunktes; auf die Möglichkeit, einzelne Hafeneinfahrten oder Teile derselben völlig zu sperren sowie auf die Aufstellung und den notwendigen Kraftüberschuß des Gros. Anderseits bestimmen vorwiegend geographische Verhältnisse das Verhalten des Blockierten.

Aus diesen Gründen erscheint es mir nicht zweckmäßig, die Frage, ob die Kriegsblockade noch heute zu empfehlen ist, prinzipiell entscheiden zu wollen; es wird vielmehr erforderlich sein, im Kriege diese Frage für jeden in Betracht kommenden Hafen unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse desselben von neuem in Erwägung zu ziehen; denn man wird, wo es nicht unbedingt geboten ist, meines Erachtens nur ungern auf dies bewährte Mittel, sobald als möglich mit dem Gegner enge Fühlung zu bekommen, verzichten wollen.

Die Bedeutung der vorerwähnten lokalen Verhältnisse wird von Admiral v. Maltzahn in dem Aufsatz „Das Meer als Operations- und Kampffeld"*) veranschaulicht, indem der verschiedenartige Einfluß derselben auf eine Blockade von Kronstadt, Brest und Cherbourg geschildert wird: Während die Bewachung von Kronstadt infolge der örtlichen Verhältnisse, d. h. des vorgelagerten, beinahe 200 Seemeilen langen, durch den Finnischen Meerbusen gebildeten Defilees, an den Blockierenden nicht allzuhohe Anforderungen stellt, „zwingt der Kriegshafen von Cherbourg, direkt an den wichtigen Verkehrswegen des Englischen Kanals gelegen, den Beobachter bis an seinen zweiwegigen Ausgang heran, wenn ein Ausbrechen verhindert werden soll, und dort werden die Vorpostenschiffe von Scheinwerfern und von starken Batterien empfangen." Eine Zwischenstellung zwischen den beiden genannten Häfen nimmt nach Admiral v. Maltzahn Brest ein: „Auch hier machen Befestigungen die Überwachung der eigentlichen Einfahrt beinahe unmöglich, aber mit dem Verlassen des Hafens ist die ausbrechende Flotte noch nicht im freien Fahrwasser. Es bieten sich ihr drei Wege dar. Nach Norden führt der enge Chenal du Four, nach Süden der etwas bequemere Ausweg von Raz de Sein, und westwärts öffnet sich in 20 Seemeilen Breite der Zugang zum Ozean. Eine Überwachung an dieser Stelle ist schwierig und zwingt außerdem dazu, den Nord- und Südausgang mitzubesetzen. Will man dies vermeiden, so muß man in einer 15 Seemeilen langen Linie vorgehen, die innerhalb dieser Ausgänge, dafür aber den Verteidigungsmaßregeln des Feindes näher liegt."

In gleicher Weise zeigen die drei Häfen auch für die Schaffung eines provisorischen Stützpunktes charakteristische Unterschiede.

Wenn daher im folgenden im Anschluß an die Darlegungen des Verfassers einige weitere Betrachtungen über die Durchführbarkeit der Kriegsblockade in heutiger Zeit angestellt werden, so sei dabei im allgemeinen an die Blockade eines Hafens wie Brest gedacht, der nach seiner lokalen Beschaffenheit wie nach seiner Lage zum feindlichen Operationsgebiet und zu den Stützpunkten des Blockierenden die Lösung der Aufgabe, die dem letzteren zufällt, nicht von vornherein als mit unüberwindlichen Schwierigkeiten verbunden erscheinen läßt.

*) „Marine-Rundschau", 1904, S. 415.

Digitized by Google

Als Blockierender sei in erster Linie die englische Flotte gedacht, da Dewar seine Betrachtungen an einen Krieg zwischen England und Frankreich-Rußland knüpft; im Anschluß daran soll jedoch auch auf die Änderung der Verhältnisse hingewiesen werden, die sich daraus ergibt, daß die Operationsbasis des Blockierenden weiter von dem zu blockierenden Hafen entfernt liegt, als dies bei einer Blockade von Brest durch die Engländer der Fall sein würde.

Kehren wir zunächst zu den Betrachtungen zurück, die der Verfasser über die Erschwerung der Blockade durch die modernen Kampfmittel anstellt. Hier kann ich mich des Eindruckes nicht erwehren, als wenn Dewar in den Fehler verfallen wäre, von dem Mahan in seiner Abhandlung über die Blockade spricht, daß wir nämlich stets geneigt sind, die Schwierigkeiten, mit denen der Gegner zu kämpfen hat, zu übersehen oder doch zu unterschätzen, da wir stets nur diejenigen Gefahren vor Augen haben, die sich uns selbst entgegenstellen.

Die modernen Kampfmittel.

Es seien daher hier die modernen Kampfmittel einer kurzen ergänzenden Betrachtung hinsichtlich ihres Wertes für Blockierenden und Blockierten unterzogen und die Resultate einander gegenübergestellt.

Bereits durchgeführt ist im vorigen Heft die Untersuchung betreffs der U. B., T. B. und T. Z.

Unterseeboote. Vorzugswaffe des Blockierten.

Torpedoboote. Desgleichen, wenngleich auch für den Blockierenden zur Bewachung des Hafens sowie zur Bedrohung und Schädigung ausbrechender Streitkräfte des Blockierten von hohem Werte.

Torpedobootszerstörer. In erster Linie wertvoll für den Blockierenden bei der Bewachung des Hafens und von T. B.-Stationen. Vom Blockierten in gleicher Weise wie T. B. mit Vorteil zu verwenden.

Streuminen. Überhaupt nicht erwähnt wird von Dewar die Verwendung von Streuminen bei der Blockade, die, wie auch die jüngsten Kriegsereignisse zeigen, hauptsächlich für den Blockierenden eine wertvolle Unterstützung bei der Absperrung der Hafeneinfahrten bilden können.

Eine dem Gegner der Lage nach bekannte, unverteidigte Minensperre wird an sich wenig Wert haben, da es jenem freisteht, sie jeder Zeit aufzuräumen. Lassen sich jedoch infolge der örtlichen Beschaffenheit von Küste und Fahrwasser Fahrzeuge günstig postieren, welche das Aufräumen der Sperre durch den Gegner zu verhindern oder zu erschweren imstande sind, ohne selbst — im Schutze der Sperre befindlich — wirksam angegriffen werden zu können, so kann auch die bekannte Sperre von Nutzen sein. Häufiger wiederholte Versuche des Blockierten, eine bestimmte Sperre aufzuräumen oder mit einer Lücke zu versehen, werden zuweilen als Anzeichen für einen an dieser Stelle beabsichtigten Durchbruch angesehen werden können.

Höherer Wert ist einer dem Gegner der Lage nach unbekannten Minensperre beizumessen. Allerdings darf die Schwierigkeit nicht unterschätzt werden, eine solche Sperre vom Gegner unbemerkt, d. h. also bei Nacht oder bei Nebel, auszulegen, wo

Digitized by Google

die Navigierung in engen Küstengewässern, um die es sich ja meist handeln wird, zumal bei gelöschten Feuern, eine äußerst schwierige sein wird. Es wird deshalb das Auslegen der Streuminensperre bei der Blockade nicht durch größere Fahrzeuge, sondern durch T. Z. und große T. B. auszuführen sein, wie dies allem Anschein nach im gegenwärtigen Kriege zu wiederholten Malen geschehen ist. Das Vorhandensein solcher Minensperren wird auf den Blockierten einen großen moralischen Einfluß ausüben, wenngleich ein energischer Führer sich dadurch nicht hindern lassen wird — unter Anwendung der nötigen Vorsichtsmaßregeln —, auszulaufen. Wird das Aufsuchen der Minen und die Herstellung einer Lücke durch einen Sperrbrecher oder durch anderweitige Sprengung kurz vor dem Ausbruch des Geschwaders vorgenommen, so kann die Detonation der Minen den Vorposten leicht die Absicht des Blockierten verraten.

Beim Auslegen von Minen in Gewässern mit starkem Strom ist zu berücksichtigen, daß die Minen infolge des Flutwechsels bei Hochwasser mehrere Meter tiefer unter der Wasseroberfläche liegen werden, als bei Niedrigwasser, daß sie ferner infolge des Stromes unterschneiden und dadurch noch tiefer sinken, daß also bei Hochwasser selbst tiefgehende Schiffe Aussicht haben, unbeschädigt über die Minen hinwegzukommen. Dies würde z. B. gerade bei der Blockade von Brest eine Rolle spielen, wo der Blockierende großes Interesse daran hat, den engen Chenal du Four und den Raz de Sein, in denen sehr starker Strom läuft, abzusperren. Meines Erachtens dürfte sich der Blockierende aber dadurch, daß die Sperren einige Stunden nicht oder weniger wirksam sind, mit Rücksicht auf die große Wirkung, welche das Auftreffen eines feindlichen Schiffes auf eine Mine hervorrufen kann, nicht abhalten lassen, solche Sperren anzuwenden.

Der Hauptwert der Minen liegt, nochmals zusammengefaßt, darin, daß das Risiko, welches die Streitkräfte des Blockierten beim Versuche auszubrechen, laufen, durch dieselben wesentlich erhöht wird. Wenn sie auch einen positiven Erfolg nicht immer gewährleisten, so können sie doch den Vorposten eine wesentliche Unterstützung bei der Bewachung des Blockierten bieten; zum mindesten leisten sie dem Blockierenden in moralischer Hinsicht einen Dienst. Eine direkte Ersparnis an Vorpostenfahrzeugen kann durch eine Minensperre nur insoweit erzielt werden, als die Vorposten genügend stark bleiben, um dem Durchbruch von T. B., der nicht durch die Sperre verhindert wird, mit Erfolg entgegentreten zu können.

Weiter werden Minensperren dem Blockierenden bei Einrichtung eines geschützten Ankerplatzes in einem provisorischen Stützpunkt von Nutzen sein können.

Sicherlich wird auch für den Blockierten die Verwendung von Minen unter Umständen von Wert sein können, doch sind sie ohne Zweifel von größerem Werte für den Blockierenden.

Andere Mittel, Fahrwasser und Hafeneinfahrten zu sperren.

Die Notwendigkeit, die Zahl und Ausdehnung der zu bewachenden Linien möglichst zu verringern, das Risiko für den auslaufenden Blockierten aber nach Kräften zu erhöhen, legt es dem Blockierenden nahe, einzelne engere Fahrstraßen oder Teile von solchen auf wirksamere Weise als durch Minen zu sperren.

Digitized by Google

Schon vor Ausbruch des Krimkrieges hatte Bouët-Willaumez, der Chef des Stabes des Admirals Hamelin, einen detaillierten Plan*) ausgearbeitet, welcher die Sperrung der Hafeneinfahrt von Sebastopol „durch fünfzehn bis zwanzig tiefgehende, mit Steinen oder besser mit Puzzolanerde beladene Schiffe vorsah, um so den Hafen von Sebastopol in einen Landsee umzuwandeln, in welchem das seit einem halben Jahrhundert von Rußland angesammelte reiche Material für Landheer und Flotte nutzlos aufgehäuft liegen würde." Die Ausführung dieses Planes wurde durch die Versenkung der eigenen Schiffe seitens der Russen unnötig gemacht.

Auch im amerikanischen Sezessionskriege spielte die „Stone blockade" eine Rolle.

Die Versenkung des „Merrimac" in der Hafeneinfahrt von Santiago im spanisch-amerikanischen Kriege bildet einen weiteren, allerdings infolge unzureichender Mittel erfolglosen Versuch, den Blockierten durch eine Schiffssperre völlig einzuschließen.

Die wiederholten Versuche der Japaner, Port Arthur auf diese Weise zu sperren, lassen uns ein Urteil über die Durchführbarkeit der Absperrung einer Fahrstraße oder sogar eines ganzen Hafens durch zu versenkende Dampfer gewinnen. — Wenn schon die Möglichkeit, eine nicht verteidigte Fahrstraße von mäßiger Breite auf diese Weise zu sperren, oder doch wenigstens das nächtliche Passieren derselben durch einzelne, vom Feinde unbemerkt versenkte Schiffe gefährlich zu machen, ohne weiteres zugegeben werden muß, so scheint mir durch die Erfahrungen des gegenwärtigen Krieges erwiesen, daß ein solcher Versuch selbst unter dem Feuer eines energischen und wachsamen Verteidigers von Erfolg begleitet sein kann, wenn derselbe zu günstiger Zeit und bereits beim ersten Male, wo der Verteidiger noch nicht auf einen solchen Plan gefaßt ist, mit einer genügenden Zahl von hinreichend schnellen Dampfern unternommen wird. Die ausschlaggebende Bedeutung, welche eine solche gelungene, wenn vielleicht auch nur vorübergehende Sperrung der Hafeneinfahrt oder einer derselben für den Blockierenden haben kann, wird den verhältnismäßig großen Einsatz an Material rechtfertigen.

Bei einer Blockade von Brest würde z. B. die Versenkung einer Anzahl von Dampfern an zweckmäßigen Stellen in dem engen Chenal du Four dazu dienen können, ein Ausbrechen des Blockierten durch diesen schon an sich bei Nacht schwer zu passierenden Kanal beträchtlich zu erschweren, wenn nicht unmöglich zu machen, zumal wenn in Verbindung mit der Schiffssperre noch Minen zur Anwendung gelangen.

Unter allen Umständen kann man sagen, daß die Möglichkeit, bei geeigneter Beschaffenheit der Küstengewässer Sperrungen von Einfahrten und Fahrstraßen auszuführen, — eine Möglichkeit, welche die größere Geschwindigkeit der heutigen Dampfschiffe dem Blockierenden in höherem Maße bietet, als es früher der Fall sein konnte —, für den letzteren eine nicht zu unterschätzende Unterstützung bei seiner schwierigen Aufgabe bedeutet.

Geschwindigkeit.

Wenn auch, wie Dewar es schildert, Dampfkraft und Geschwindigkeit die Verhältnisse ganz außerordentlich zugunsten des Blockierten geändert haben, so ist

*) „Die Tätigkeit der russischen Flotte während des Jahres 1853 und 1854". Von Lichatschew. — „Marine-Rundschau", 1903, S. 18.

Digitized by Google

doch hier ergänzend zu bemerken, daß, selbst wenn der Blockierte beim Ausbruch einen Vorsprung gewinnt, derselbe ein bedeutendes Risiko insofern trägt, als die infolge Maschinenhavarie notwendige Verminderung der Geschwindigkeit eines Schiffes ihn zur Aufgabe desselben oder aber dazu zwingen wird, sich zur Schlacht zu stellen, was unter Umständen mit seiner Vernichtung gleichbedeutend sein kann. Dieselbe Havarie wird beim Verfolger nur eine vorübergehende Schwächung seiner Kampfkraft bewirken.

Dies Risiko, das der Blockierte beim Auslaufen auf sich nehmen muß, darf bei der Beurteilung der Aussichten, welche die beiden Gegner bei der Blockade haben, nicht außer acht gelassen werden.

Küstenverteidigungsmittel.

Nicht unerwähnt bleiben darf, daß zugunsten des Blockierten die Vervollkommnung der Küstenverteidigungsmittel, insbesondere die weittragende Wirkung der modernen Küstenartillerie ins Gewicht fällt, welche eine Erweiterung der Blockadeanlage notwendig zur Folge hat und bei entsprechender Küstengestaltung dem Blockierten eine breitere Basis für seine Operationen, sowie unter Umständen sogar geschützte Wege bis ins freie Meer hinaus schafft.

Die modernen Verkehrsmittel.

Auch die modernen Verkehrsmittel seien im Anschluß an die Erörterungen des Verfassers im folgenden hinsichtlich ihres Wertes für Blockierenden und Blockierten einer ergänzenden Betrachtung unterzogen.

Die Fernsignalmittel. Die Vervollkommnung der Tag- und Nacht-Fernsignalmittel kommt vornehmlich dem Blockierenden zugute.

Funkentelegraphie. Wie oben gesehen, ist auch die F. T. in erster Linie dem Blockierenden ein wesentliches Hilfsmittel — für die Nachrichtenübermittlung von den Vorposten an das Gros, von diesem an den Stützpunkt und umgekehrt.

Telegraphen und Kabel. Landtelegraphen und Kabel befähigen den Blockierten, sowohl die jeweilige politische Lage als auch Nachrichten, die von auswärts oder von den Küstensignalstationen über Wechsel in der Stärke und Stellung sowie die sonstigen Verhältnisse des Blockierenden eintreffen, unmittelbar zugunsten seiner Operationen auszunutzen; ferner mit Streitkräften, die in anderen Häfen stationiert sind, Vereinbarungen zu gemeinsamem Handeln zu treffen. Direkt nach dem Blockadehafen führende oder in der Nähe desselben landende Kabel wird der Gegner allerdings unterbrechen bezw., wenn dies möglich, für eigene Zwecke verwenden.

Ist der zu blockierende Hafen nahe der Basis des Blockierenden (Brest—Falmouth oder —Plymouth), wird auch der letztere wichtige Nachrichten mit nur geringem Verzuge erhalten (F. T.-Linie). Ist die Basis dagegen weiter entfernt, so wird es notwendig sein, eine Kabelverbindung von der Operationsbasis nach dem provisorischen Stützpunkt zu schaffen; gelingt es dem Blockierenden, eine solche Verbindung durch gewaltsame Aneignung eines Kabels oder durch Legen eines neuen herzustellen, so stehen beide Parteien bezüglich der Nachrichtenübermittlung wieder ziemlich gleich.

Digitized by Google

Bei geeigneten örtlichen Verhältnissen ist es schließlich nicht ausgeschlossen, daß der Blockierende eine Kabelverbindung von den Vorposten zum Gros bezw. nach dem provisorischen Stützpunkt herstellt. Eine solche Verbindung würde infolge der sicheren Übermittlung der Nachricht vom Auslaufen des feindlichen Gros von ausschlaggebender Bedeutung sein können.

Ballonwesen. Die Verwendung von Fesselballons wird für den Blockierten von großem Nutzen sein, um Stellung und Stärke des Gegners zu erkunden. Besonders wird es von Wert für ihn sein, kurz vor Einbruch der Dunkelheit die Einnahme der Nachtstellungen zu beobachten, um im Anschluß daran Operationen der leichten Streitkräfte gegen den Blockierenden anzusetzen. Tägliche Beobachtungen dieser Art werden allmählich den Blockierten ein ziemlich klares Bild über das Verhalten des Blockierenden bei Tag und Nacht gewinnen lassen.

Aber auch dem Blockierenden wird der Fesselballon ein wichtiges Hilfsmittel sein können. Dewar behauptet, der Blockierende habe, da seine Streitkräfte durch die weittragenden Küstengeschütze und die U. B. daran verhindert werden, einen Einblick in den feindlichen Hafen zu gewinnen, wie dies in früherer Zeit den englischen Streitkräften z. B. bei der Blockade von Brest durch Rekognoszieren des Goulet freistand, keine Möglichkeit zu erkunden, ob der Blockierte etwa bei Nacht unbemerkt ausgebrochen sei. Der Fesselballon bietet meines Erachtens das erwünschte Mittel, sowohl bei Tagesanbruch die Anwesenheit des Blockierten im Hafen festzustellen, als auch bei Tage etwaige Vorbereitungen desselben zum Auslaufen oder andere Unternehmungen, z. B. Aufräumen von Sperren in Gewässern, deren Beobachtung durch Fahrzeuge bei Tage die Küstenbatterien unmöglich machen, rechtzeitig zu bemerken.

Schulung der Besatzung.

Die Schulung der Besatzung der Blockadeflotte in den langdauernden Kreuzfahrten wird stets als großer Vorteil des Blockierenden in früherer Zeit angegeben, im Gegensatz zu dem durch die dauernde Untätigkeit im Hafen bedingten Mangel an Seegewohnheit auf seiten des Blockierten.

Die Frage, ob hierin die Verhältnisse die gleichen geblieben sind — die von Dewar nur flüchtig gestreift, von Mahan im allgemeinen bejaht, von vielen aber verneint wird —, bedarf einer kurzen Untersuchung. Zweifellos wird das Maschinenpersonal, auf das es hierbei wesentlich ankommt, beim Blockierenden eine bessere und sicherere Bedienung der Maschinen und Kessel gewährleisten als beim Blockierten, besonders wenn auch der letztere unter seinen Schiffen — wie dies wohl anzunehmen ist — eine Anzahl hat, die bei der Mobilmachung neu in Dienst gestellt ist, also erst eingefahren werden muß. — Ein gewisses Maß von Übung wird allerdings in heutiger Zeit bei geeigneter Beschaffenheit der Küstengewässer (z. B. bei Brest) von dem Personal solcher Schiffe der blockierten Flotte im Schutze der Küstenbefestigungen erworben werden können; auch Schieß- und Gefechtsübungen abzuhalten, wird den neu in Dienst gestellten Schiffen unter den angenommenen Umständen vielleicht möglich sein.

Die ungünstigen Wetterverhältnisse, welche in früherer Zeit die Überlegenheit des Blockierenden über den Blockierten am meisten zur Geltung brachten, da sie an

die ganze Besatzung die Forderung guter Schulung und Seegewohnheit stellten, üben heute nicht mehr den früheren Einfluß aus.

Die Führung des Schiffes während des Durchbruches liegt in den Händen weniger Offiziere und besonders ausgesuchter Mannschaften. Daß diese infolge der längeren Ruhepause im Hafen weniger geeignet sein sollten, ihrer Aufgabe gerecht zu werden, ist wohl nicht anzunehmen. Wie weit sie ihrer Aufgabe gewachsen sein werden, wird vielmehr in hohem Grade von der Durchbildung abhängen, welche Offizieren und Mannschaften bereits im Frieden zuteil geworden ist.

Möglich aber mag es sein, daß das Zusammenfahren der nach einem längeren Aufenthalt im Hafen bei Nacht ausbrechenden blockierten Flotte, zumal wenn sich in derselben neu in Dienst gestellte Schiffe befinden, weniger sicher, die Fähigkeit und Übung der Mannschaft, Torpedoboote beizeiten zu erkennen und erfolgreich abzuwehren geringer sein wird als bei dem Blockierenden, daß also hierin wieder ein erhöhtes Risiko für den Blockierten, wenn auch nicht in dem Maße wie in früheren Zeiten, liegt.

Zusammenfassung.

Zieht man sämtliche vorstehend besprochenen Verhältnisse zusammen mit den Darlegungen Dewars in Betracht, so kann man m. E. nicht zu dem Schlusse gelangen, daß die Kriegsblockade als Seekriegsmittel in einem modernen Kriege zu verwerfen ist. Das mit der Seekriegführung im allgemeinen verbundene Risiko ist durch die modernen Kampfmittel erheblich gewachsen, besonders stark gewachsen für die Blockadekriegführung, da sich hier für sämtliche modernen Kampfmittel besonders günstige Gelegenheit bietet, in die Erscheinung zu treten. Ohne Zweifel haben sich die Verhältnisse wesentlich zugunsten des Blockierten verändert, was sich vor allem daraus ergibt, daß er es weit mehr als früher in der Hand hat, die Offensive gegen den Gegner zu ergreifen. Anderseits aber bieten die modernen Kampf- und Verkehrsmittel auch dem Blockierenden manche wertvolle Hilfe, durch die seine schwere Aufgabe erleichtert und durch die er in den Stand gesetzt wird, das Risiko, welches der Blockierte beim Ausbruche läuft, wesentlich zu erhöhen. Ich möchte mich daher der Ansicht Mahans anschließen, daß der Blockierende die Vorteile, welche der Blockierte ihm gegenüber besitzt, durch Energie und Anspannung aller Kräfte soweit ausgleichen, und daß er dadurch so viel Chancen auf seine Seite bringen kann, daß eine Wahrscheinlichkeit des Gelingens erreicht wird. Das dann noch verbleibende Risiko ist nicht so schwer, daß es nicht getragen werden könnte. „Krieg kann ohne Risiko nun einmal nicht geführt werden." Von mehr als der Wahrscheinlichkeit des Gelingens konnte auch bei den früheren Blockaden nicht die Rede sein; dies führen uns die Worte Collingwoods deutlich vor Augen: „Ich kann nicht mit Sicherheit den Feind am Auslaufen verhindern, doch würde ich streng getadelt werden, wenn ihm dies gelänge. Das einzige, was ihn abschrecken kann, ist die Furcht, auf unsere Flotte zu stoßen."

Der schließliche Erfolg wird ferner noch durch eine Reihe von Imponderabilien beeinflußt, die sowohl zugunsten des Blockierenden als auch des Blockierten ins Gewicht fallen können: Als solche erwähnt Mahan vor allem die Maschinenhavarien.

Digitized by Google

M. E. bietet gerade der gegenwärtige Krieg ein gutes Beispiel dafür, ein wie gewichtiges Wort solche Imponderabilien, z. B. Verlust durch Zusammenstoß, durch Auflaufen auf eine Untiefe, auf eine eigene Mine, im Seekriege mitsprechen können.

Ich möchte mich dahin zusammenfassen, daß die modernen Kampfmittel die erfolgreiche Durchführung der Kriegsblockade im Prinzip nicht ausschließen. Im einzelnen Falle werden die oben erwähnten „lokalen" Verhältnisse bei der Beurteilung der Zweckmäßigkeit ihrer Verwendung den Ausschlag geben. Außer der örtlichen Beschaffenheit des Hafens selbst und der benachbarten Küstengewässer, durch welche die Stärke und Aufstellung der Blockadestreitkräfte bedingt wird, fällt am meisten die Entfernung des Hafens von der eigenen Operationsbasis und die Möglichkeit, einen provisorischen Stützpunkt zu errichten, ins Gewicht.

Stützpunkt.

Die den Stützpunkt betreffenden Verhältnisse werden auch von Dewar besprochen, und besonders wird von ihm die Bedeutung eines erstklassigen Stützpunktes und eines provisorischen Stützpunktes für den Blockierenden, wie für die Seekriegführung der heutigen Zeit überhaupt, in gebührender Weise gewürdigt.

Eine wesentliche Erleichterung für die Durchführung der Blockade wird erzielt, wenn der erstklassige Stützpunkt sich innerhalb einer Entfernung von etwa 200 Seemeilen*) (ungefähr eines Tagesmarsches) vom blockierten Hafen befindet. In diesem Falle (Brest-Plymouth) würde die Schaffung eines provisorischen Stützpunktes für den Blockierenden nicht unumgänglich notwendig sein, da diese Entfernung eine Detachierung zum Kohlennehmen usw. noch gestatten würde, ohne einen zu großen Kraftüberschuß des Blockierenden zu verlangen. Ist die Entfernung des Stützpunktes aber eine größere, so ist für eine erfolgreiche Blockade die Schaffung eines provisorischen Stützpunktes durchaus erforderlich, einmal, um, wie auch Dewar betont, einen Platz zum Kohlennehmen und einen geschützten Ankerplatz für die kleineren Fahrzeuge zu haben, anderseits aber m. E. auch deshalb, um, wenn möglich, bei Tage dem Gros und einem Teil der leichten Streitkräfte einen geschützten Ruheplatz zu gewähren. Wie oben erwähnt, läßt die Verwendung von U. B. durch den Blockierten die bis vor kurzem befolgte Taktik der Blockadeflotte, bei Tage die leichten Streitkräfte zurückzuziehen und selbst näher an den blockierten Hafen heranzugehen, als zu gefahrvoll erscheinen. Da es anderseits einen zu großen Kohlenverbrauch und eine zu bedeutende Materialabnutzung, sowie eine zu große Beanspruchung der Besatzung zur Folge haben würde, wollte man das Gros auch bei Tage in größerer Entfernung vom Hafen in Fahrt und in dauernder Bereitschaft, U. B.-Angriffe abzuschlagen, lassen, so erscheint mir vor allem aus diesem Grunde die Schaffung eines provisorischen Stützpunktes und eine sorgfältige Ausgestaltung desselben notwendig. Dewar gibt verschiedene gute Beispiele für solche Stützpunkte; von Wichtigkeit ist in erster Linie die Lage derselben zum Blockadehafen und zum voraussichtlichen Kurs des Gegners, sowie die Möglichkeit, dort einen geschützten und gegen den Angriff von T. B. und U. B. gesicherten Anker-

*) Mit der auch Dewar rechnet.

Digitized by Google

platz schaffen zu können. Hierbei werden unter Ausnutzung der örtlichen Verhältnisse Minensperren, Schiffssperren, Torpedoschutznetze und Netzsignalsperren*) eine Rolle zu spielen haben.

Die Verteidigung der Einfahrt sowie die Beleuchtung derselben will Dewar durch S. K. und Scheinwerfer bewirken, welche von den Schiffen der Blockadeflotte mitzuführen, zu installieren und zu bedienen sind. Ich möchte, um die Schiffe zu entlasten und sie anderseits nicht eines Teiles ihrer Waffen zu berauben, die Geschütze und Scheinwerfer auf einem der Troßdampfer, die bei größerer Entfernung des Blockadehafens von der Operationsbasis auch ohnedies mitgeführt werden müssen, nach dem Stützpunkt bringen und dort von besonders dazu bestimmten Mannschaften installieren und bedienen lassen. Auf diese Weise wird sich, besonders bei Hinzuziehung von leichteren Steilbahngeschützen, eine Sicherung des Stützpunktes nicht nur gegen T. B. und U. B., sondern auch gegen andere leichte Streitkräfte mit nicht allzu großen Schwierigkeiten erzielen lassen. Je weiter die Operationsbasis von dem Blockadehafen entfernt, um so sorgfältiger wird die Ausstattung des provisorischen Stützpunktes sein müssen, um auch kleinere Reparaturen und die provisorische Dichtung von Lecks dort ausführen zu können.

Vorgelagerte Inseln, wie z. B. Ouessant vor Brest, werden als provisorische Stützpunkte in erster Reihe in Betracht kommen, soweit sie auch nach ihrer örtlichen Beschaffenheit dazu geeignet sind. Hat der Gegner solche als Stützpunkte geeignete Inseln in Erkenntnis ihrer Wichtigkeit befestigt,**) um einer Benutzung derselben durch den Blockierenden vorzubeugen, so wird der letztere, wenn seine Operationsbasis weiter entfernt vom Blockadehafen liegt, als oben angenommen, gezwungen sein, sich selbst mit Gewalt eines solchen Punktes zu bemächtigen. Festländische Häfen des Gegners als eigene Häfen auszugestalten und zu behaupten, wird im Kriege europäischer Staaten miteinander kaum möglich sein, da dieselben gegen einen Angriff vom Lande aus in den meisten Fällen nicht genügend gesichert werden können.

Unter allen Umständen ist der Besitz eines provisorischen Stützpunktes für die Durchführung der Blockade von entscheidender Bedeutung, falls nicht ein erstklassiger Stützpunkt sich innerhalb 200 Seemeilen vom Blockadehafen befindet. Wünschenswert ist die Einrichtung eines provisorischen Stützpunktes auch dort, wo letzteres der Fall ist. Je schwieriger die Aufgabe des Blockierenden infolge der Lage und örtlichen Beschaffenheit des blockierten Hafens und infolge der Fähigkeit des Blockierten, ihn durch seine leichten Streitkräfte zu schädigen, um so größer ist das Bedürfnis für den Blockierenden, einen provisorischen Stützpunkt zu besitzen, um so günstiger muß er gelegen sein, um so geeigneter muß er seiner örtlichen Beschaffenheit nach für die beabsichtigte Verwendung sein.

*) „Marine-Rundschau" 1904, S. 682.

**) Die Befestigung der Insel Ouessant, die zwar keinen geräumigen, gegen die hauptsächlichsten in Betracht kommenden Winde geschützten Ankerplatz bietet, der in der oben geschilderten Weise ausgestaltet werden könnte, die aber doch eine Anzahl von Buchten besitzt, in denen Schiffe kohlen und kleinere Fahrzeuge Schutz suchen könnten, ist ebenso wie diejenige von Belle-Ile und Ile de Groix durch das Programme naval de 1900—1906 vorgesehen worden.

Die Durchführung der Blockade.

Es soll auch hier nicht auf alle Einzelheiten der Vorschläge des Verfassers eingegangen werden, sondern es seien nur die Hauptpunkte hervorgehoben.

Bereits erwähnt ist, daß es m. E. zweckmäßig und wünschenswert ist, bei Tage das Gros und einen Teil der leichten Streitkräfte im Schutze des provisorischen Stützpunktes ruhen zu lassen und die Zahl der bewachenden leichten Streitkräfte möglichst ökonomisch zu bemessen. Der Verfasser, der im allgemeinen eine von England durchzuführende Blockade im Auge hat, rechnet bei der Aufstellung der Pläne mit Zahlen, die infolge ihrer Höhe einer allgemeinen Betrachtung über die Blockade nicht zugrunde gelegt werden können. Im übrigen ist ja gerade die Zahl und Aufstellung in erster Linie von der örtlichen Beschaffenheit des Hafens abhängig.

Die Gliederung der für die Bewachung dienenden leichten Streitkräfte wird sich ferner bei den einzelnen Nationen nach den von ihnen für den Vorpostendienst, für das Fühlunghalten und das Heranführen des Gros beobachteten Formen richten. Als feststehend kann angesehen werden, daß dem Feinde am nächsten T. Z. oder große Torpedoboote zu stehen haben, die nicht nur für die Beobachtung und die Tätigkeit in engen und flachen Küstengewässern am geeignetsten sind, sondern auch ihrerseits eine Gefahr für die ausbrechenden Streitkräfte des Blockierten darstellen.

Die in dem ersten Blockadeplan von Dewar gegebene Aufstellung des Unterstützungstrupps und des Vorpostenzentrums halte ich für so lose, daß ein leichtes Aufrollen der dem Gegner zunächst stehenden Vorposten leicht möglich erscheint. Die T. Z. müssen, wie es von Dewar auch in dem Plan für eine „engere" Blockade in beschränktem Maße vorgesehen ist, unmittelbare Unterstützung durch kleine Kreuzer haben, um zu verhindern, daß sie schon durch kleine Kreuzer vertrieben werden können. Hinter diesen aber, in einem Abstande von vielleicht 10 Seemeilen vom Hafen (je nach der Örtlichkeit verschieden), wird ein Unterstützungstrupp stehen müssen, dem eine gewisse Kampfkraft innewohnt, der also zum mindesten einen großen Kreuzer enthält und vermöge seiner Stärke und Aufstellung in der Lage ist, Versuchen des Gegners, die Vorpostenlinie an irgend einer Stelle aufzurollen, entgegenzutreten. Zweckmäßig wird diesem Unterstützungstrupp eine geschlossene Torpedobootsdivision beigegeben, die von dort aus gegen ausbrechende feindliche Streitkräfte angesetzt werden kann. Das Zusammenhalten sämtlicher großen Kreuzer in einem 25 Seemeilen weit zurückgelegenen Zentrum, von dem aus auf das Signal vom Sichten des ausgebrochenen Gegners die Verbindungskette zwischen feindlichem und eigenem Gros formiert werden soll, scheint mir infolge der großen Entfernung dieses Zentrums von den jede Gefechtsstärke entbehrenden Vorposten sehr bedenklich. Einzelne Panzerkreuzer müssen schon aus dem Grunde näher an dem blockierten Hafen postiert werden, als Dewar es beabsichtigt, damit nicht nach dem Ausbruch die zunächst allein Fühlung haltenden leichten Vorpostenfahrzeuge von den Kreuzern des Gegners abgeschossen oder abgedrängt werden, bevor die großen Kreuzer überhaupt in der Lage sind, die Fühlung zu gewinnen. Die Ausführung des von Dewar schematisch dargestellten, oben wiedergegebenen Manövers zur Herstellung der Verbindungskette zwischen feindlichem und eigenem Gros mag bei Tage und klarem Wetter vielleicht möglich erscheinen, bei Nacht und unsichtigem Wetter

ist sie selbst bei gut ausgebildeten Aufklärungsstreitkräften in keiner Weise sichergestellt. Ist das feindliche Gros mit Sicherheit erkannt, so werden sämtliche leichten Streitkräfte, bis auf die zur sicheren Benachrichtigung des eignen Gros detachierten, Fühlung mit dem Gegner nehmen müssen; erst später kann es sich darum handeln, ob es zweckmäßig sein wird, durch die von den Fühlunghaltern an das Gros mit Nachrichten detachierten Fahrzeuge eine Verbindungskette zwischen Fühlunghaltern und Gros herzustellen.

Nicht erwähnt wird von Dewar in seinen Blockadeplänen, daß das in See kreuzende Gros von leichten Streitkräften begleitet sein muß, welche dasselbe gegen T. B.-Angriffe zu sichern haben.

Die von Dewar berechnete Entfernung von 90 Seemeilen, in der sich das Gros nachts vom Blockadehafen halten soll, scheint mir reichlich hochgegriffen. Denn wenn auch die T. B. in der Hälfte der dunkeln Stunden 90 Seemeilen zurücklegen können, so wird doch eine Anzahl von Stunden auf das planmäßige Suchen des Gros gerechnet werden müssen, und dies Suchen wird nicht mit 18 Seemeilen Fahrt durchgeführt werden. Bei der Schwierigkeit, die das Aufsuchen eines abgeblendet fahrenden Geschwaders in einem größeren Seegebiet macht, wird eine Entfernung von 50 Seemeilen, wie Dewar sie für die „enge" Blockade vorsieht, meist genügen; doch kommt auch bei der Feststellung dieser Entfernung der Verlauf der sich an den blockierten Hafen schließenden Küste in Betracht.

Gegen die Streitkräfte von T. B.-Stationen, welche sich innerhalb etwa 100 Seemeilen vom blockierten Hafen befinden, wird sich der Blockierende dadurch sichern müssen, daß er dieselben wenigstens bei Tage durch Kreuzer bezw. T. Z. bewachen läßt.

Es würde zu weit führen, hier bestimmte Blockadepläne aufzuführen. Die Aufstellung der Streitkräfte, insbesondere der leichten, würde für jeden Hafen eine andere sein. Es ist m. E. auch ein müßiges Beginnen, für alle Fälle den Kraftüberschuß zahlenmäßig feststellen zu wollen, den der Blockierende zur erfolgreichen Durchführung der Blockade besitzen muß, wie dies von englischer und italienischer Seite wiederholt versucht ist. Auch dieser Kraftüberschuß*) wird von den Verhältnissen des einzelnen Falles, in erster Linie von dem Vorhandensein, der Geeignetheit und Entfernung eines provisorischen Stützpunktes bezw. von der Entfernung der Operationsbasis abhängig sein. Es sei hierbei noch darauf hingewiesen, daß bei der Bemessung des Kraftüberschusses des Blockadegros auch die Größe des Linienschiffstyps eine Rolle spielen wird: acht 13 000 Tonnen-Linienschiffe werden m. E. hier bessere Dienste leisten als sechs 18 000 Tonnen-Schiffe, da die Detachierung eines einzelnen Schiffes zum Kohlen usw. im letzteren Falle eine viel größere Schwächung des Blockadegros bedeutet, als im ersteren.

In hohem Grade wird der Erfolg der Blockade von der Zahl der leichten Streitkräfte abhängig sein, für die reichlich bemessene Reserven vorhanden sein sollten, um sie dauernd auf der Höhe ihrer Leistungsfähigkeit zu halten. Neben der Zahl

*) Englische Ansicht: Verhältnis des Blockierenden zum Blockierten wie 5 : 3.

Digitized by Google

wird aber vor allem die Schulung der leichten Streitkräfte im Vorposten- sowie Aufklärungs- und Sicherungsdienst bei der Durchführung der Blockade den Ausschlag geben. Für die Führer derselben werden in erster Linie die Eigenschaften notwendig sein, welche Dewar als „the pillars of fleet strategy" bezeichnet: „ordinary intelligence, sea experience and a keen war interest".

Positionsstrategie.

Werfen wir im folgenden noch einen kurzen Blick auf die vom Verfasser als Ersatz für die Blockadestrategie empfohlene Positionsstrategie.

Im Grunde genommen bedeutet die von Dewar beabsichtigte Aufstellung des Gros in einer der von ihm vorgeschlagenen Positionen, unter gleichzeitiger Beobachtung des betreffenden feindlichen Hafens durch leichte Streitkräfte, nichts anderes als die von Colomb als „Beobachtungsblockade" — im Gegensatz zur „Bewachung" — bezeichnete Methode, mit dem Gegner Fühlung zu bekommen.

Das Risiko, welches das Gros läuft, wird durch diese Art der Blockade ohne Zweifel erheblich vermindert; anderseits sind mit derselben aber auch große Nachteile verbunden, deren hauptsächlichster darin besteht, daß eine Verbindung zwischen Gros und Beobachtungsgeschwader nicht vorhanden ist, sondern erst nach dem Auslaufen des Blockierten über weite Strecken hin hergestellt werden muß.

Dewar wählt die Stellung des Gros für die Operationen gegen das Toulongeschwader z. B. infolge des Bestrebens, dasselbe in der Nähe eines Stützpunktes zu halten und es Torpedobootsangriffen möglichst zu entziehen, noch dazu in derartiger Entfernung, daß die Nachricht vom Auslaufen des Blockierten das erstere im günstigsten Fall in $1^1/_2$ Tagen erreichen kann. Zudem bemißt er die Stärke der Beobachtungsgeschwader derart, daß sie den in den betreffenden Häfen befindlichen leichten Streitkräften bei weitem unterlegen sind, von den letzteren also von dem Hafen vertrieben werden können. Grundsatz für die Beobachtungsblockade aber ist es, daß die leichten beobachtenden Streitkräfte den leichten Streitkräften des Feindes an Kampfkraft überlegen sein müssen, um ihre Aufgabe erfüllen zu können.

Wird im einzelnen Falle infolge der besonderen in Betracht kommenden Verhältnisse das Risiko, welches das Gros bei einer Bewachungsblockade läuft, so groß, daß man dasselbe nicht auf sich nehmen zu können glaubt, so mag, falls dem Angreifer nicht andere Mittel zur Verfügung stehen, den Gegner aus dem Hafen zu locken und zur Schlacht zu stellen, die Beobachtungsblockade, d. h. das Postieren des Gros in einer Position von der von Dewar erläuterten Beschaffenheit, unter gleichzeitiger Beobachtung des Hafens durch überlegene leichte Streitkräfte, an Stelle der Bewachungsblockade treten. Ein provisorischer Stützpunkt für die leichten Streitkräfte wird auch hier von Bedeutung sein; das Gros dagegen sollte bei der Wahl seiner Stellung nicht die Nähe eines Stützpunktes in der Weise den Ausschlag geben lassen, wie Dewar es verlangt. Denn es handelt sich hier infolge der viel geringeren Gefahr, von T. B. angegriffen zu werden, nicht so sehr, wie bei der Bewachung, um die Möglichkeit, schnell einen Reparaturhafen zu erreichen, als vielmehr um die Kohlenergänzung, die auch in See aus mitgeführten Kohlenschiffen erfolgen kann. Die

Digitized by Google

Möglichkeit, die Kohlen aus Dampfern auf See zu ergänzen, die sich doch gerade im Mittelmeer wegen der im allgemeinen günstigen Wetterverhältnisse nicht selten bieten wird, zieht Dewar hier, wie überhaupt in der ganzen Abhandlung, nicht in Rechnung.

Zu berücksichtigen ist jedoch bei der Wahl der Beobachtungsblockade, daß das Maß der Offensive, welches dieser Methode innewohnt, weit geringer ist, als bei der Bewachungsblockade, und daß dem Feinde ein viel größerer Spielraum für sein Handeln gelassen wird.

Für den Kriegsfall „England gegen Frankreich-Rußland" stellt der Verfasser einen sorgfältig erwogenen Kriegsplan auf, der sich auf die Positionsstrategie gründet und die Blockade nicht in Betracht zieht.

Bei der Untersuchung der zweckmäßigsten Aufstellung der einzelnen Antiflotten wird eine Reihe von Fragen erörtert, wie z. B. die Aufgabe des Mittelmeerhandelsweges zu Beginn des Krieges u. a., über die in England selbst die verschiedensten Ansichten herrschen, deren Besprechung daher für sich schon eine Abhandlung liefern würde. Es seien daher hier nur einzelne in die Augen springende Punkte in Betracht gezogen.

Dewar stellt vier Antiflotten auf, welche die Aufgabe haben, den vier Flotten des Gegners, denen sie überlegen sein sollen, gegenüberzutreten. Die Überlegenheit der Antiflotten ist in einzelnen Fällen aber eine zweifelhafte oder doch so geringe, daß sie bei nur unbedeutendem Ausfall von Streitkräften völlig aufgehoben wird. Die Einteilung der Streitkräfte in vier Antiflotten bedeutet daher m. E. einen Verstoß gegen das Gesetz von der Konzentration der Kraft. Denn wenn Dewar auch zu dem Schluß kommt, daß die Aufstellung der einzelnen Flotten möglichst eine solche sein müsse, daß sie sich gegenseitige Unterstützung leisten können, so scheint doch durch die Zuweisung der besonderen Aufgabe an die einzelnen Flotten, — der Brest-, Toulon- usw. Flotte entgegenzutreten, — die Gefahr hervorgerufen zu werden, daß gegenüber diesem besonderen Zweck das Zusammenwirken zwecks Niederwerfens eines dieser Gegner in den Hintergrund tritt, zumal wenn, wie der Verfasser es verlangt, einem jeden der Flottenbefehlshaber für sein Handeln der weiteste Spielraum zu lassen ist. In der Postierung der Mittelmeerstreitkräfte westlich von Gibraltar, die in dem wohl etwas übertriebenen Bestreben, dieselben gegen T. B.-Angriffe zu sichern und sie in der Nähe eines Stützpunktes zu halten, begründet ist, und in der Absicht, diese Streitkräfte dort zu belassen, bis die Nachricht von dem offensiven Vorgehen einer der feindlichen Flotten eintrifft, scheint mir die Offensive zu wenig zum Ausdruck zu kommen. Die Vereinigung der T.- und S.-Flotte kann durch diese Aufstellung nicht verhindert werden, und der Tätigkeit der feindlichen Streitkräfte im Mittelmeer wird ein zu weiter Spielraum gelassen. Die Aufstellung des Linienschiffsgros 85 Seemeilen Süd von Port Mahon wird von Dewar hauptsächlich wegen der großen T. B.-Gefahr verworfen. In dem Bestreben, die Linienschiffe möglichst gänzlich den T. B.-Angriffen zu entziehen, geht der Verfasser m. E. zu weit. Wie schon vorher angedeutet, wird es T. B. nicht leicht sein, eine mitten in See stehende Flotte, die 100 bis 200 Seemeilen von den in Betracht kommenden T. B.-Stationen entfernt ist, bei Nacht zu finden und sie zu günstiger Zeit anzugreifen, zumal wenn diese T. B.-Stationen bei Tage bewacht

werden. Hier sei auf die Worte Mahans in einem kürzlich erschienenen „Times"-Artikel hingewiesen, daß es den russischen Torpedobooten in Port Arthur noch nicht ein einziges Mal gelungen ist, die vor dem Hafen operierende japanische Flotte bei Nacht erfolgreich anzugreifen, wohl hauptsächlich aus dem Grunde, weil es ihnen nicht möglich gewesen ist, diese Flotte innerhalb der Nachtstunden aufzufinden. Die Ansicht des Verfassers, daß es das erste Ziel sein muß, die Schlachtflotte mit überlegenen Kräften und unter möglichst günstigen Bedingungen in die Schlacht zu führen, und daß es erst das zweite sein kann, Fühlung mit dem Feinde zu gewinnen, bedarf m. E. einer Einschränkung im Sinne der Worte Mahans:*) „Übertriebene Vorsicht im Kriege kann möglicherweise unmittelbare Gefahren abwenden, aber ebenso ist sie auch geeignet, endgültige Niederlagen herbeizuführen, weil günstige Gelegenheiten nicht wahrgenommen werden." Denn „wie groß die blockierte Flotte auch sein mag, sie ist eingeschlossen doch immer schwächer, als sie nach einer Vereinigung mit einer etwa zur selben Zeit aus einem anderen Hafen ausgelaufenen sein wird. Wie groß auch die Schwierigkeiten sein mögen, den Feind zur Schlacht vor seinem Hafen zu zwingen, sie sind doch viel geringer, als die, den einmal ausgelaufenen Feind aufzusuchen und zu stellen."

Konzentration der Streitkräfte gegenüber den beiden Hauptflotten des Gegners, der Brest- und Toulonflotte, Anwendung der Bewachungsblockade bei Brest, der Beobachtungsblockade bei Toulon, — falls sich hier nicht andere Mittel bieten, den Gegner zum Verlassen des Hafens und zum Schlagen zu bringen, — Ausführung der Beobachtung durch überlegene leichte Streitkräfte und Stationierung des Gros in genügender Nähe vom blockierten Hafen (etwa 200 Seemeilen), Sicherung gegen die übrigen Streitkräfte (Baltische und Schwarze Meer-Flotte) nur durch vorgeschobene Kreuzer, dies werden m. E. die Grundzüge eines offensiven Vorgehens in dem angenommenen Kriegsfalle sein müssen.

Die „auf einen Stützpunkt basierte" Strategie wird vom Verfasser selbst als ungeeignet für eine Seemacht bezeichnet, die danach strebt, die Seeherrschaft zu erringen und aufrechtzuerhalten. Sehr groß ist übrigens der Unterschied zwischen dieser Methode und der schließlich vom Verfasser vorgeschlagenen Aufstellung der Streitkräfte, die sich ganz an die Stützpunkte Gibraltar und Plymouth anlehnt, keineswegs.

Schlußwort.

Neben der Behandlung der im Thema enthaltenen Hauptfrage stellt der Verfasser interessante und treffende Betrachtungen über eine Anzahl von Einzelheiten an, die sich bei dieser Gelegenheit darbieten, wie Torpedobootsabwehr, Signalwesen, Nachrichtenübermittlung durch Agenten und Schiffsführer, die weiter oben wiedergegeben sind, deren Besprechung jedoch zu weit führen würde. Bei der Erörterung eines jeden dieser Gegenstände gibt der Verfasser eine Reihe wertvoller Anregungen, die volle Beachtung verdienen.

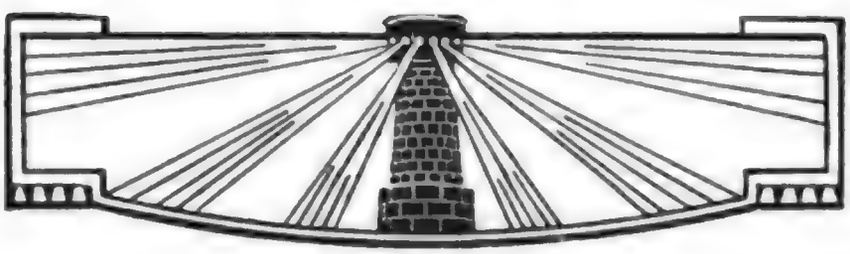
Aus der ganzen Art der Behandlung des Themas, wie auch insbesondere aus einzelnen Angaben des Verfassers, ist zu ersehen, daß man in der englischen

*) „Marine-Rundschau" 1896, S. 67.

Digitized by Google

Marine mit großem Nachdruck an der systematischen Vorbildung der Flotte für den Krieg nicht nur im allgemeinen, sondern auch für die einzelnen Aufgaben, die im Kriege an sie herantreten können, arbeitet. Bezüglich des Wertes der kriegsmäßigen Ausbildung von Offizieren und Mannschaften und der Notwendigkeit, das Interesse für die kriegsmäßigen Übungen in diesen zu wecken und wachzuerhalten, enthält der Aufsatz Dewars manches beherzigenswerte Wort. Eins derselben, mit dem auch der Verfasser seine Betrachtungen schließt, sei hier zum Schluß wiedergegeben: „The modern naval battle will last about an hour and will decide an Empire's fate. If every officer cultivated some spark of war interest in himself and his men, at the end of that hour the Cross of St. George will look down on a crushed-up enemy."

Rdr.



Digitized by Google

England in Ägypten.

(Mit 1 Kartenskizze.)

Von Oberleutnant Paschen.

Einleitung.

Die große Aufgabe, welche England in Ägypten auf sich genommen hat, ist durch das Abkommen mit Frankreich einen bedeutsamen Schritt gefördert und auf eine neue Basis gestellt worden.

Zunächst ist die Stellung der beiden Großmächte in Nordafrika einer Revision unterzogen; das Ergebnis ist im Maiheft der „Marine-Rundschau" schon kurz gekennzeichnet: Frankreich tritt aus dem östlichen Mittelmeer zurück und gibt seine Ansprüche auf Gleichberechtigung in Ägypten endgültig auf; es räumt seinem Rivalen hier das Feld und wird dafür durch wichtige Zugeständnisse in Marokko entschädigt, die Republik steht im Begriff, sich zu einer westlichen Mittelmeermacht machen zu lassen." Diese Teilungstendenz drückt sich schon in der Art aus, wie Ägypten und Marokko in dem Abkommen einander gegenübergestellt werden und Konzessionen hier durch solche dort ausgeglichen werden.

Frankreich spricht damit aber auch den Verzicht auf eine sichere Verbindung durch den Suezkanal mit seinen Besitzungen in Asien und dem Stillen Ozean aus, England sichert ihm nur seinen Beitritt zu der Konvention über die Neutralität des Suezkanals zu. So endet das jahrhundertelange Ringen der beiden Rivalen damit, daß Frankreich, vielleicht in richtiger Würdigung seiner Machtmittel, sich entschließt, seine Kraft auf Nordwestafrika zu beschränken.

Ägypten im 19. Jahrhundert bis zur englischen Besetzung.

Seit Beginn des 19. Jahrhunderts sind die politischen Verhältnisse Ägyptens nie zufriedenstellend gewesen.

Nachdem die Franzosen das Land verlassen hatten, ergriff Mehemet Ali die Zügel der Regierung, er führte sie mit fester Hand, und unter seiner Leitung trat Ägypten in das moderne Leben ein. Mehemet Ali hatte Erfolge als Herrscher. Er verschaffte sich Autorität im Innern, und mit Hilfe einer achtbaren Truppenzahl unter Führung seines Sohnes Ibrahim eroberte er Syrien. Im Laufe der Zeit gelang es dem Pascha, die mehr oder weniger bestimmte Anerkennung seiner Unabhängigkeit durch den Sultan zu erzwingen. Die Türkei war zur Zeit in den griechischen Aufstand verwickelt und sah sich außerstande, Mehemet Ali zu hindern.

Als aber die griechische Unabhängigkeit endgültig anerkannt werden mußte, war man nun bestrebt, jedenfalls die Macht des ägyptischen Herrsches zu beschränken; dieser Versuch führte jedoch zu einem offenen Bruch. Die Pforte hatte ihren Gegner und seine Hilfsquellen unterschätzt, und die Anerkennung der ägyptischen Unabhängigkeit wurde im Jahre 1832 nur durch eine europäische Intervention verhindert.

Der Pascha nutzte die Schwäche der Türkei weiter für seine Pläne aus, bis er im Jahre 1840 von den Mächten endgültig gewarnt wurde, daß Europa nie die Schaffung eines unabhängigen Reiches in der Levante zulassen werde.

Digitized by

Im Auftrage Lord Palmerstons teilte der britische diplomatische Vertreter mit, daß man nötigenfalls um eine weitere Ausdehnung der ägyptischen Macht zu verhindern, die Türkei mit den Waffen unterstützen werde, die britische Flotte habe dahingehende Instruktionen erhalten.

Der Standpunkt, den Großbritannien hier vertritt, deckt sich noch vollkommen mit dem der meisten anderen Mächte (mit Ausnahme Frankreichs), und die Grundzüge der Politik in bezug auf Ägypten, wie sie Lord Palmerston niedergelegt hatte, wurden in der Londoner Konvention vom Jahre 1840 von den anderen Mächten vollständig anerkannt. Hier kamen Großbritannien, Preußen, Österreich und Rußland überein, die Pforte gegen die aggressiven Pläne der ägyptischen Regierung zu schützen. Frankreich fehlte anfangs in diesem Übereinkommen, trat aber nachträglich unter dem Ministerium Guizot der sogenannten „Convention des Détroits“ vom 13. Juli 1841 bei, durch welche Mehemet Ali der erbliche Besitz Ägyptens gesichert wurde. Frankreich war den Verhandlungen von 1840 nicht ohne Grund ferngeblieben, es befand sich in bezug auf die orientalische Frage schon wieder in dem traditionellen Gegensatz zu Großbritannien. Die leidenschaftliche Politik Thiers' hatte den Lieblingsgedanken Napoleons I. wieder aufgegriffen, Ägypten zu einer französischen Provinz zu machen. Mehemet Ali sollte durch die Unterstützung Frankreichs mächtig und der Weg über den Suez nach dem Orient französisch werden! Bekämpft wurden Thiers' Pläne im eigenen Lande durch Lamartine, welcher fühlte, daß England sich mit allen Kräften dem widersetzen werde.

Lamartine wollte Frankreich durch Syrien entschädigen und England Ägypten überlassen, denn, meinte er: „L'ambition des Anglais de tenir l'Egypte et la route de l'Inde est une ambition légitime, équitable que l'on doit satisfaire par calcul et par raison si non par justice. L'Angleterre acceptera un siècle de guerre sur la Méditerranée avec nous et avec tout le monde, plutôt que de concéder les clefs de Suez à un souverain légitime et constitué par l'influence hostile de la France en Egypte. Pourquoi cela? Parce que l'Angleterre étant maitresse de soixante-quinze millions de sujets dans les Indes, et Suez étant aujourd'hui et dans l'avenir la porte de son immense empire indien, elle ne peut pas se laisser fermer cette porte de sa puissance de sa politique et de son commerce, sans la défendre jusqu'à l'extinction de ses forces“.

Nach ergebnislosen Verhandlungen mit Lord Palmerston über die Neutralisierung der Wege nach dem Orient lenkte dann das Ministerium Guizot ein.

Angesichts dieser Sachlage ließ nun auch Mehemet Ali seine weitausschauenden Pläne fallen und erhielt dafür vom Sultan einen Firman, in welchem die Grenzen seines Gebietes und seine Machtbefugnisse aufgeführt waren. Trotz mehrfacher Änderungen hat dieser Firman bis heute die gesetzliche Basis für die Macht des Khedive in Ägypten gebildet. Derselbe Firman fand auch die Billigung der Mächte mit dem Zusatz, daß spätere Ergänzungen dazu diese Billigung ebenfalls finden müßten, ehe sie in Wirksamkeit träten.

Noch einige Jahre später unterrichtete Lord Clarendon den britischen politischen Vertreter in Cairo, daß die großen Mächte der Pforte nicht gestatten

Digitized by Google

würden, die Gerechtsame des Khedive ohne ihre Genehmigung zu beschränken, während sie anderseits jeden Versuch des Khedive, seine Macht zu erweitern, verhindern würden.

So war im Jahre 1841 der völkerrechtliche Standpunkt Ägyptens zum ersten Male hinreichend festgelegt; für die Gewährung der Erlaubnis zum Bau eines so großen öffentlichen Werkes, wie des späteren Kanals durch den Isthmus von Suez, war dies von besonderer Bedeutung. Ägypten blieb nach der Londoner Konvention unter türkischer Suzeränität, aber auch unter Kontrolle der europäischen Mächte, welche die ägyptischen Angelegenheiten wie Gemeingut behandelten. Das Land bildete den wichtigsten Faktor in der großen „orientalischen Frage", mit deren Lösung sich die Mächte seit langem beschäftigten.

Unterhandlungen mit dem Khedive führten 1856 zur Gewährung eines Firmans an Ferdinand de Lesseps, der die Erlaubnis zum Bau eines Kanals und zum Beginn des Werkes enthielt. „La Compagnie Universelle du Canal de Suez" trat ins Leben.

Großbritannien machte vom ersten Augenblick an allen seinen Einfluß gegen das Projekt geltend. Die Gründe, welche Lord Palmerston für diese Opposition ins Treffen führte, wechselten beständig. Bald war es in seinen Augen eins jener großen schwindelhaften Unternehmen, die mit der Absicht ins Leben gerufen sein sollten, die englischen Kapitalisten um ihr Geld zu bringen; bald erklärte er offen, daß der Kanal dem britischen politischen und kommerziellen Einfluß schädlich sein würde.

Mr. Gladstone wollte von dieser Herüberziehung der Angelegenheit auf politisches Gebiet nichts wissen und betonte, daß der Kanal eine notwendige und segensreiche Verbesserung des Verkehrs zwischen dem Osten und Westen sei. Wenn der Ausspruch Palmerstons sich schließlich nicht bewahrheitet hat, so ist dies nicht mehr dem britischen Unternehmungs- und Handelsgeist zuzuschreiben, als eben dem Mangel dieser Fähigkeit bei den anderen Nationen sowie der Unbeständigkeit vornehmlich der französischen Politik in bezug auf Ägypten.

Die Eröffnung der Wasserstraße durch den Isthmus im Jahre 1869 war ein Ereignis von größter internationaler Bedeutung, besonders für die Länder, welche Landbesitz in Asien hatten. Großbritannien vor allem erkannte sofort, daß die Kontrolle des Suezkanals durch eine andere Macht eine ernste Bedrohung für Indien bedeuten würde.

1873 wurde auf der Konferenz zu Konstantinopel der erste Versuch gemacht, den Kanal zu neutralisieren, aber die Deklaration vom Dezember erwies sich als unzureichend. Dies zeigte sich schon 1875, als Auseinandersetzungen mit der Kanalgesellschaft diese die Drohung gebrauchen ließen, den Kanal zeitweilig für alle Fahrzeuge zu schließen; die Ausführung dieses Vorhabens wurde nur durch das prompte Eingreifen der ägyptischen Regierung verhindert. In Anbetracht dieser Sachlage ging das Bestreben der englischen Regierung dahin, durch Ankauf von Aktien ausschlaggebenden Einfluß in der Gesellschaft zu gewinnen. Am 25. November 1875 tat Disraeli den Meisterzug in dieser Richtung; die Geldverlegenheit des Khedive (Ismail) benutzend, kaufte er seitens der englischen Regierung für 4 Millionen Pfund Aktien an, die bis dahin persönliches Eigentum des Khedive waren.

Die Kritik dieser Handlung (Lord Beaconsfield ließ, da das Parlament zur Zeit nicht tagte, als die Aktien angeboten wurden, diese durch das Haus Rotschild

Digitized by Google

erwerben und wartete dann ruhig die Rückkehr des Parlaments ab) fehlte natürlich weder in England selbst, noch im Auslande. Bald aber zeigte es sich, daß die großbritannische Regierung in politischer wie finanzieller Beziehung einen großen Erfolg davongetragen hatte. Als am meisten Aktien besitzende Partei hatte Großbritannien jetzt ein Recht, in der Kanalverwaltung mitzureden. Daneben stiegen die Aktien bald bedeutend im Werte; sie wurden zu 518 Franken*) erworben und würden im Falle der Veräußerung heute etwa 3500 Franken bringen. Seit 1894 belaufen sich die Einnahmen aus den Zinsen auf 16 bis 18 Millionen Franken jährlich. Übrigens war die französische Regierung von den Absichten des Khedive wohl unterrichtet, mehr als 8 Tage waren die Aktien zur Verfügung jedes beliebigen Abnehmers!

Der russisch-türkische Krieg 1877 beschwor von neuem die Gefahr herauf, daß die Mittelmeereinfahrt des Kanals durch die russische Flotte blockiert würde. Um einem solchen Schritt vorzubeugen, teilte die britische Regierung der russischen sowie der türkisch-ägyptischen den festen Entschluß der Regierung Ihrer Majestät mit, zu verhindern, daß der Kanal der Schauplatz irgendwelcher kriegerischen Handlung oder eines Kampfes würde.

Diese Befürchtungen Großbritanniens ließen de Lesseps die Gelegenheit günstig erscheinen, die dauernde Sicherheit des Kanals durch eine Deklaration der Mächte anzuregen. England nahm diese Vorschläge nicht günstig auf, dagegen machte kurze Zeit darauf Lord Derby der französischen Regierung den Vorschlag, daß englische und französische Schiffe gemeinsam den Kanal während der Dauer der Feindseligkeiten bewachen sollten, auf diesen Vorschlag ging Frankreich jedoch nicht ein.

Die Stellung zur Kanalfrage, die England einnahm, hatte keine andere Basis, als die politischen und kommerziellen Selbsterhaltungstriebes, unterstützt wurde sie aber durch die Fähigkeit, als vorherrschende Seemacht den Forderungen Geltung zu verschaffen. Tatsächlich wurde der Kanal während des russisch-türkischen Krieges nicht blockiert, anderseits wäre Rußland im Recht gewesen, dies zu tun, denn der Khedive hatte ein Kontingent für das ottomanische Heer gestellt. Wenn auch die Konzessionsurkunde vom Januar 1856 allen Handelsschiffen ohne Unterschied der Flagge die Durchfahrt garantiert hatte, so hatten doch zu jeder Zeit die militärischen Machthaber in Ägypten das Recht, strategische Punkte an den Kanalufern zu besetzen. Die Deklaration von Konstantinopel sah gleichfalls nur den gleichen, nicht den freien Gebrauch des Kanals für die Schiffe aller Nationen vor, und eine Blockade, welche alle Schiffe gleichmäßig ausgeschlossen hätte, würde in keiner Weise eine Verletzung des Prinzips der Gleichheit gewesen sein. Dies zeigt die erwähnte Handlungsweise der Kanalgesellschaft im Jahre 1875.

Die folgenden Jahre bringen nun dauernde Verhandlungen über die Möglichkeit der Anwendung der Neutralitätsprinzipien auf das „Tor nach Asien", ohne daß diese zu befriedigenden Ergebnissen führten. Immerhin hatte sich jedoch in den letzten Jahren mehr und mehr auf englischer wie französischer Seite das Bestreben gezeigt, sich über die orientalische Frage zu verständigen und in der Regelung der ägyptischen Angelegenheiten Hand in Hand zu gehen.

*) Nach J. Charles-Roux: „L'Isthme et le Canal de Suez". Paris 1901.

Digitized by Google

Dies hatte sich besonders bei der Regelung der inner-ägyptischen Angelegenheiten gezeigt. Ohne hier in Einzelheiten einzutreten, läßt sich doch an einigen Beispielen zeigen, wie beide Mächte seit dem Bankerott Ismails eine völlig gleiche Stellung einnahmen und beständig bemüht waren, ihre Politik in bezug auf Ägypten völlig in Übereinstimmung zu halten.

Als im Jahre 1875 die Konsulargerichtsbarkeit durch die Einrichtung der gemischten Gerichtshöfe ersetzt wurde, waren England und Frankreich gleichmäßig in diesen vertreten. Als dann Ismaïl sich im April 1876 einen fremden Eingriff in seine Finanzwirtschaft gefallen lassen mußte, bestanden beide Mächte gemeinsam darauf, dabei im gleichen Maße beteiligt zu sein. In der internationalen Kommission zur Verwaltung der Schuld waren beide ebenfalls vertreten. Als Berater der Minister des Khedive in der Finanzverwaltung wurden M. de Blignières und Rivers Wilson ernannt. Zur Durchführung der von der Kommission vorgeschlagenen Reformen wurde das sogenannte „europäische" Ministerium unter Nubar-Pascha gebildet, in dem wieder die Vertreter Englands und Frankreichs mit gleich wichtigen Funktionen betraut waren.

Die Ereignisse, welche schließlich zum Sturz Ismaïls führten, boten den beiden Großmächten Gelegenheit, ihr Einverständnis noch einmal zu bekräftigen. In gemeinsamer und identischer Note verlangten sie vom Sultan die Absetzung Ismaïls, der ihre Geduld auf eine zu harte Probe gestellt hatte, und die Ernennung seines Sohnes Tewfik-Pascha an seiner Stelle.

Zwar bestand neben den beiden englischen und französischen Beratern eine internationale Kommission zur Ausarbeitung eines Schuldenverwaltungsplanes und zur Wahrung der Interessen der Gläubiger, aber die wirkliche Gewalt in Ägypten wurde, nachdem man die türkischen Ansprüche auf Wiederherstellung der Autorität des Sultans abgewiesen hatte, durch das „englisch-französische Kondominium" ausgeübt. Da kam dann 1882 der Aufstand Arabi-Paschas, bei dem Frankreich, schwankend in seiner Haltung, schließlich die ganze Bürde der ägyptischen Angelegenheiten auf Großbritanniens Schultern legte.

Was veranlaßte Frankreich zu diesem Schritt?

Die ersten Unruhen in Cairo fanden in Frankreich das Ministerium Jules Ferry am Ruder, das Amt des Ministers des Auswärtigen bekleidete M. Barthelémy St. Hilaire. Es gelang leicht, sich in ein vollständiges Einvernehmen mit England zu setzen, indem der Vorschlag Lord Granvilles angenommen wurde, sich rückhaltlos offen gegeneinander zu verhalten und in bezug auf die ägyptische Krisis eine „friedliche und beruhigende" Haltung einzunehmen. Lord Granville fügte hinzu, daß es kaum nötig sei, zu betonen, wie es der Wunsch Englands sei, Ägypten das Maß von Unabhängigkeit zu erhalten, welches der Firman ihm gewähre. So verlief der erste Teil der Krisis. Am 10. November wurde das Kabinett Jules Ferry gestürzt, und M. Gambetta bildete das „Große Ministerium", in dem er selbst die auswärtigen Angelegenheiten übernahm. Sofort lenkte er die Aufmerksamkeit der britischen Regierung auf die Zweckmäßigkeit einer Intervention beider Staaten in Ägypten, indem er fragte: „Serait-il prudent, que la France et l'Angleterre se laissassent

Digitized by Google

prendre au dépourvu par une catastrophe de ce genre (la chute de Tewfik)?“ . . . und dann weiter „pour que l'accord des deux puissances ne demeurât pas à l'état platonique il était nécessaire de poursuivre ensemble un but précis et déterminé!“ . . .

Dieses Mal war es England, welches sich weigerte, jetzt schon zu den letzten Mitteln zu greifen und damit jede Hoffnung auf eine friedliche Lösung aufzugeben; vor der Hand bewies Frankreich die Initiative.

Die Ereignisse in Cairo folgten sich schnell, aber je mehr sich die Lage verschlechterte, um so entschlossener wurde Großbritannien in seiner Haltung, um so unentschiedener Frankreich. Hier war am 1. Februar 1882 das Ministerium Gambetta durch das Kabinett de Freycenet abgelöst, das sofort damit begann, die Vorschläge, welche Gambetta der britischen Regierung gemacht hatte, zu annullieren. Schritt für Schritt trat Frankreich dann weiter den Rückzug an. Man gab dem englischen Vorschlag die Zustimmung, daß im Falle einer Intervention diese eine gemeinsame Handlung der Großmächte und des Sultans darstellen sollte. Damit beging Frankreich zwei große Fehler auf einmal, denn es trat einmal aus der Sonderstellung heraus, die es mit England in der ägyptischen Frage bisher eingenommen hatte, und stellte sich in Reihe und Glied mit den übrigen Mächten; weiter verstieß es gegen den Grundsatz Gambettas, daß „ramener le Turc sous le pavillon français, c'est dire à tout l'orient que le Khalife est devenu notre maitre; c'est détruire en un jour cinquante ans de notre politique!“

Die folgenden Verhandlungen über die gemeinsame Beschwörung der ägyptischen Unruhen zeigen immer mehr die wachsende Uneinigkeit der beiden Mächte. Nur noch einmal ließ die plötzliche Zuspitzung der Gefahr sie zur gemeinsamen Handlung schreiten. Im Mai 1882 erklärte Arabi-Pascha hochmütig, daß es nötig sei, mit der Dynastie Mehemet Alis abzuschließen; zugleich aber setzten auch die beiden diplomatischen Vertreter ihre Regierungen in Kenntnis, daß der Ministerrat an einer Verständigung mit Tewfik-Pascha verzweifle und im Begriff stände, die Notablen zu berufen, um ihn abzusetzen.

Sechs Kriegsschiffe jeder Nation erschienen vor Alexandrien, und in einer gemeinsamen Note wurde Arabi-Pascha davon in Kenntnis gesetzt, daß man ihn persönlich für alle Unruhen verantwortlich mache. Die vier Großmächte beeilten sich nun umsomehr der Aufforderung zu einer gemeinsamen Konferenz in Konstantinopel Folge zu leisten; am 23. Juni konnte die erste Sitzung stattfinden, die Türkei lehnte ab, sich daran zu beteiligen.

Aber noch während die Konferenz tagte, traten die Ereignisse ein, welche die Krisis lösen sollten. Die ägyptische Regierung hatte bei der Pforte die Erlaubnis nachgesucht, die Befestigungen von Alexandrien zu vervollständigen.

In England hatte dieser Schritt einen sehr ungünstigen Eindruck hervorgerufen. Man hatte dort jetzt klar erkannt, daß der Bestand der Dinge in Ägypten stark gefährdet war, in Frankreichs Haltung sah man nur mehr ein Hindernis für die notwendige Aktion, welches sich nur beseitigen ließ, indem man offen Farbe bekannte.

So benachrichtigte Lord Lyons am 5. Juli 1882 M. de Freycenet, daß Admiral Seymour Beauchamp Befehl habe, ein Ultimatum zu überreichen mit der

Digitized by Google

Forderung, den Ausbau der Befestigungen einzustellen; falls dies nicht geschehen würde, sollte das Feuer eröffnet werden. M. de Freycenet antwortete, daß Frankreich sich nicht an dem Ultimatum beteiligen werde, da es eine kriegerische Handlung nicht wolle. Einen Augenblick schien es, als wenn das Bombardement nicht stattfinden sollte, der Admiral suchte vergeblich mit seinem Glase nach demaskierten Geschützen. Endlich hatte er zwei neu errichtete Batterien entdeckt, am 10. Juli überreichte er das Ultimatum, am 11. um 7 Uhr begann die Beschießung. Das französische Geschwader hatte den harten Auftrag, im Augenblick der Beschießung den Hafen zu verlassen, und handelte dementsprechend.

Ägypten war damit für Frankreich verloren! Am 13. September 1882 stürmten dann die britischen Truppen unter General Wolseley die Schanzen von Tel-el-Kebir, am folgenden Tage fiel Cairo. Die Rebellion Arabis war niedergeschlagen und das Land für den Khedive zurückerobert. Die englische Aufgabe schien beendet, und die britische Regierung hätte nur noch ihre Versicherung wahr zu machen gehabt, nach welcher Ägypten bald wieder geräumt werden sollte. England hatte bei der Abgabe dieser Erklärung ohne Frage bona fides und aufrichtig gehandelt. Im Ministerium Gladstone herrschte die größte Abneigung gegen Unternehmen dieser Art; der größte Teil der Nation teilte diese, und nur unter dem Zwang der Umstände hatte man gehandelt, das Tor nach Osten mußte offen bleiben! Anfangs war man bestrebt gewesen, die Mitwirkung Frankreichs, der Türkei und der Großmächte zu erlangen, schließlich gestattete das rasche Umsichgreifen der religiösen und militärischen Aufstandsbewegung in Ägypten kein laisser faire mehr. England wollte Ägypten nicht für sich erobern, aber es konnte nicht zusehen, wie ein Land, welches eben durch die vereinigten Bemühungen der Mächte vom Rande des Bankerotts gerettet war, wieder in einen völlig hoffnungslosen Zustand zurückfiel; denn daß der Rebellion Arabis genügend zerstörende Tendenzen innewohnten, darüber bestanden keinerlei Zweifel, ob aber auch hinreichend aufbauende, um aus dem Chaos ein geordnetes Staatswesen zu bilden, war mehr wie zweifelhaft. Das Land bildet den Mittelpunkt der Welt. Es lag hier nicht nur der große Verkehrsweg nach dem Osten, sondern Ägypten selbst stand schon damals in stetig wachsenden Beziehungen zu Europa, große Kapitalien und eine bedeutende Anzahl Menschen, welche an der Entwicklung des Landes arbeiteten, wären der Vernichtung anheimgefallen. 1883 waren vier Fünftel des Kanalverkehrs britisch.

Wenn England nach der Besetzung Ägyptens sein Protektorat über das Land erklärt hätte, so hätte es nur das getan, was die Mächte erwarteten und zum allergrößten Teil auch gut geheißen hätten. Gladstone schreckte aber hier wie überall in der Welt vor einer endgültigen Lösung der Fragen zurück, was zustande kam, war das sogenannte „verschleierte Protektorat". In dem Schreiben, welches Lord Granville an die Mächte richtete, hieß es:

„Although for the present a British force remains in Egypt for the preservation of public tranquillity, Her Majesty's Government are desirous of withdrawing it as soon as the state of the country and the organisation of proper means for the maintenance of the Khedives authority will admit of it. In the meantime, the position in which Her Majesty's Government

Digitized by Google

are placed towards His Highness imposes upon them the duty of giving advice with the object of securing that the order of things to be established shall be of a satisfactory character and possess the elements of stability and progress!"

Das Schicksal aber wollte, daß England die Herrschaft über das Land behalten sollte. England war sich der Größe der Aufgabe, welche es in der Absicht, „Ordnung herzustellen", übernommen hatte, anfangs gar nicht bewußt. Die Niederwerfung des Aufstandes umfaßte nur den allergeringsten Teil derselben, in der Hauptsache bestand sie in der völligen Umgestaltung der ägyptischen Verwaltung in allen ihren Zweigen, und unter den allerschwierigsten Verhältnissen. Nach außen hinderten die internationalen Fesseln die englische Tätigkeit, im Innern mußte man das Volk erst an ein geordnetes und ehrliches Regiment gewöhnen und die Männer heranbilden, die ein solches ausüben konnten.

Die Reformen hatten schon nach der Absetzung Ismaïls unter dem Kondominium begonnen, jetzt konnte man im allgemeinen den Grundsätzen folgen, welche von de Blignères und Sir Evelin Baring damals niedergelegt waren. Der Grund, weshalb das Kondominium versagt hatte, lag nicht in dieser Einrichtung an und für sich, sondern in dem Umstande, daß es durch seine bloße Existenz die Macht und den Einfluß der heimischen Regierung schwächte, anderseits aber selbst der materiellen Unterstützung entbehrte.

Die Sudanfrage.

Schon die nächsten Jahre stellten die englisch-ägyptische Regierung vor eine Aufgabe, wie sie schwieriger nicht gedacht werden konnte für ein Land, dessen finanzieller Zustand geradezu hoffnungslos war und dessen ganze Aufmerksamkeit der Besserung der inneren Verhältnisse gewidmet werden mußte.

Der ägyptische Sudan war 1819 von Ismaïl-Pascha, dem Sohne Mehemet Alis, erobert worden, und von jener Zeit her hatte Ägypten seinen Einfluß dort bald stärker, bald schwächer geltend gemacht. Im Jahre 1870 hatte dann Sir Samuel Baker dem Sudan noch die sogenannten „Äquatorialprovinzen" hinzugefügt. Die Lasten, welche diese Gebiete Ägypten auferlegten, waren bedeutend, trotzdem ließ sich die ägyptische Regierung nicht bewegen, das Land aufzugeben. Im Winter 1882/83 berichtete Oberst Stewart, daß Ägypten völlig unfähig sei, den Sudan zu regieren, es besäße weder die nötigen Geldmittel, noch Truppen und Geschick für Verwaltung, um eine solche Aufgabe auf sich zu nehmen.

Diese Mahnung fand kein Gehör bei dem Khedive und seinen Beratern, und im Frühjahr 1883 wurde General Hicks-Pascha von der ägyptischen Regierung an der Spitze eingeborener Truppen ausgesandt, um entfernte Gebiete von großer Ausdehnung wiederzuerobern. Ein fanatischer Araber hatte im Sudan die Herrschaft an sich gerissen, und als Mahdi oder Messias rief er auf zum Kampfe gegen die ägyptische Herrschaft und die Sklaverei. Hicks Ziel war El Obeid, das Hauptquartier des Mahdi im Herzen des Sudans, aber er erreichte es nicht: bei Shekan wurde sein Heer vernichtet.

Damit fällt für lange Zeit der Vorhang über der ägyptischen Herrschaft im Sudan. Trotzdem spielte man noch weiter mit dem Gedanken der Rückeroberung.

Digitized by Google

Wie man sich vorher auf Khartum hätte beschränken sollen und damit jedenfalls Teile des Sudans hätte halten können, so wäre es jetzt nach der Niederlage nötig gewesen, sich auf Wadi Halfa zurückzuziehen und Ägypten selbst zu sichern, aber der türkische Charakter wollte weder die Niederlage zugeben, noch die Konsequenzen daraus ziehen.

Die britische Regierung sah sich genötigt, aus ihrer Reserve herauszutreten und einzuschreiten. Wenn das Kabinett Gladstone vorher erklärt hatte, daß die Politikt Ägyptens in bezug auf den Sudan keine englische Angelegenheit sei, so setzte es jetzt die ägyptische Regierung in Kenntnis, daß der Sudan ohne Zögern aufgegeben werden müsse und jeder Minister, der sich dem widersetzte, sein Amt verlieren würde.

Um das Schiff zu retten, sah man sich genötigt, einen Teil der Ladung über Bord zu werfen. Zu einem Vorgehen gegen den Mahdi hätte Ägypten der Mitwirkung englischer Truppen bedurft, aber England war an den indischen Grenzen reichlich beschäftigt und von Rußland bedroht, es war nicht geneigt, sich jetzt in Zentralafrika festzulegen. Anderseits war aber jetzt an eine Räumung Ägyptens umsoweniger zu denken angesichts der Gefahr, dieses von den fanatischen Horden des Mahdi überrannt zu sehen.

Mit der Räumung des Sudans und dem Entsatz der ägyptischen Garnisonen dort wurde Gordon-Pascha beauftragt. Der Verlauf seiner Mission und sein Tod zu Khartum, wenige Tage vor dem Eintreffen der Entsatzkolonne, sind zu bekannt, um an dieser Stelle wiederholt zu werden.

Nie aber, selbst nicht in den ersten Tagen, als der weise Entschluß gefaßt wurde, den Sudan aufzugeben, hatte man englischerseits die Rückeroberung ganz aus dem Auge verloren; es stand fest, daß wenn eines Tages Ägypten seine Kraft wiedergewonnen haben würde und über mehr Hilfsmittel verfügte, es auch gezwungen sein würde, sich nicht nur von der dauernden Bedrohung durch den Madhismus zu befreien, sondern auch seinen Einfluß auf dieses Hinterland Ägyptens und den Oberlauf des Flusses, der Lebensader Ägyptens, wieder geltend zu machen. Je mehr in Ägypten die Entwicklung der Produktionskraft fortschritt, die ja lediglich eine Folge der stetigen Vervollkommnung der künstlichen Bewässerung war, um so wichtiger wurde es auch, Herr über den ganzen Lauf des Nil zu werden, damit nicht durch plötzliche und unvorhergesehene Störungen das große Werk gestört oder auf das Spiel gesetzt wurde.

Die Zeit der Wiedereroberung reifte langsam heran, und die englische Regierung traf ihre Vorbereitungen dazu; unter der Oberleitung des Sirdars Sir Herbert Kitchener wurde die ägyptische Armee durch englische Offiziere reorganisiert und für ihre große Aufgabe vorbereitet. Weiter hatte man 1890 mit Deutschland einen Vertrag über die Abgrenzung der beiderseitigen Interessensphären in Ostafrika abgeschlossen, durch diesen wurde die britische Herrschaft über die Äquatorialprovinzen jedenfalls seitens einer Macht anerkannt.

Äußere Ereignisse gaben schließlich die Veranlassung, die Vorbereitungen für den Feldzug zu beschleunigen. Schon 1894/95 war man durch die feindselige Haltung des Mahdi und seine fortgesetzten Angriffe auf Suakin und die Grenze bei Wadi Halfa gezwungen worden, die Umgegend von Suakin von den Mahdisten zu säubern und den östlichen Sudan zurückzuerobern, Italien leistete hierbei der britischen Regierung Unterstützung, indem italienische Truppen Kassala eroberten. (Kassala wurde 1897 an

England zurückgegeben.) Da folgte 1896 die schwere Niederlage der Italiener in Abessinien, die ihre Lage in der Kolonie Erithrea immer schwieriger gestaltete, denn neben der Bedrohung durch die Abessinier erneuerten auch die Derwische in der Umgegend von Kassala ihre Tätigkeit. Die italienische Regierung erbat die Hilfe der britischen und forderte sie zu einem Vorstoß jenseits Wadi Halfa auf. Der ursprüngliche Plan eines kleinen Vorstoßes wurde nun sofort geändert, England entschloß sich, damit die Rückeroberung des ganzen Sudan zu verbinden; zunächst wollte man Dongola und Khartum wiedergewinnen.

Die folgende Eroberung des Sudans war nicht allein ein Sieg über den Mahdi, es war auch ein solcher über den Raum, denn der gerade Weg ins Herz des Sudans war jener von Wadi Halfa durch die Wüste, quer über den großen Bogen des Nils nach Abu Hamed, jenseit des vierten Katarakts. Abu Hamed mußte erst erobert werden, ehe man es zum Endpunkt der Wüstenbahn machen konnte, die gleichzeitig gebaut wurde. Weiter wurde Berber besetzt und die Bahn bis hierher fortgeführt.

Bis dahin hatten ägyptische Truppen allein gefochten, als man sich jetzt der Derwisch-Hauptstadt Khartum näherte, schien es ratsam, britische Truppen heranzuziehen.

Im Frühjahr 1898 wurde Osman Digma am Atbara vom Sirdar angegriffen und mit schweren Verlusten geworfen, mit dem steigenden Nil rückte dann die englisch-ägyptische Macht auf Khartum vor, und unter den Mauern von Omdurman erhielt die Sache der Derwische den vernichtenden Schlag.

Die Wiedereroberung des Sudans war der Triumph dauernder, mühseliger Arbeit in Ägypten und zäher Ausdauer der Engländer, vor allem der Arbeit jener beiden großen Männer: Lord Kitchener und Lord Cromer. Nur dem, was man in Ägypten in bezug auf die Armee, die Finanzen und die gesamte Förderung des Landes bisher erreicht hatte, war der Erfolg zu danken. Die Bewältigung dieser Aufgabe bedeutete aber auch eine gewaltige Stärkung der englischen Stellung in Ägypten, ohne daß die Verhältnisse äußerlich eine Änderung erfuhren. Ein anderer Umstand gestaltete die Lage noch klarer: die „Caisse internationale de la dette publique“ hatte anfangs 500 000 Pfd. E. für den Feldzug gezahlt, Frankreich und Rußland hatten als Wächter über die Interessen der Gläubiger gemeint, auf der Rückzahlung dieser Summe bestehen zu müssen. Da hatte die britische Regierung die Summe von 800 000 Pfd. Sterl. vorgestreckt und später Ägypten ganz überlassen. Dafür besaß England, wie Lord Kitchener später im Mansion house ausführte, 760 Meilen Eisenbahn mit Zubehör und rollendem Material (bis Khartum gerechnet), ferner 2000 Meilen Telegraphenlinie, sechs neue Kanonenboote usw. und — den Sudan! Der große Plan der Ausdehnung der englischen Herrschaft „from Cape to Cairo“ war einen Schritt gefördert.

Noch einmal suchte Frankreich die Pläne Englands zu durchkreuzen und sein Vordringen gegen die Nilquellen zu hindern. In Faschoda wehte die Trikolore Marchands 5 Wochen lang neben der englisch-ägyptischen Flagge; die englischen Rüstungen zur See ließen aber Frankreich nicht im Zweifel darüber, daß man hier keine fremde Einmischung dulden würde. Wie die ganze Frage der wirtschaftlichen Entwicklung Ägyptens in der Hauptsache eine Wasserfrage ist, so konnte England nie zugeben, daß

sich im Quellengebiet des Nils eine große europäische Macht festlegte, die über genügende Hilfsmittel und technische Kenntnisse verfügte, um eines Tages Ägypten in des Wortes eigentlichster Bedeutung „das Wasser abgraben" zu können.

Die innere Entwicklung Ägyptens und das englisch-französische Abkommen.

Während sich nun Ägypten in den 22 Jahren englischer Verwaltung unter Leitung von Männern wie Lord Cromer, Sir Edgar Vincent und Sir Colin Moncrieff u. a. aus dem Zustande völliger Zerrüttung erholte, in welchen die Regierung Ismail Paschas das einst blühende Land gestürzt hatte, ließen die internationalen Fesseln nicht zu, daß das finanzielle und administrative System entsprechend geändert wurde. Dieses System war geschaffen, um die Forderungen der Gläubiger des Landes sicherzustellen und Ägypten vor dem völligen Bankerott zu retten. Es basierte auf den sehr ausführlichen und verschlungenen Festsetzungen des „Liquidationsgesetzes" von 1880 und der Londoner Konvention von 1885. Mit der andauernden Verbesserung der finanziellen und materiellen Lage Ägyptens waren diese Bestimmungen zu einem Hindernis anstatt zu einem Hifsmittel in der Entwicklung der Hilfsquellen des Landes geworden.

Wenn anfangs alle Maßnahmen als Gegenstand die „Schuld" Ägyptens hatten, so war es jetzt, nachdem die Schuldentilgungsfrage in so sichere Bahnen geleitet war, die Hauptsorge der britischen Regierung eine Veränderung in dem Sinne zu erzielen, daß von den sehr gesteigerten Einkünften ein größerer Teil zur Förderung der Produktionskraft des Landes, zum Nachlaß in der Besteuerung usw. nutzbar gemacht werden könnte, anstatt in die Koffer der „Caisse" zu wandern. Es war jetzt eine Frage von Schuldentilgung versus Weiterentwicklung der Produktionskraft geworden, die wiederum dem Lande 20 Prozent höhere Einkünfte bringen konnte.

Die „Caisse de la dette" hatte sich aus verhältnismäßig kleinen Anfängen zu einem der allerwichtigsten und allgewärtigsten Faktoren entwickelt zu einem imperium in imperio. Anfänglich war sie nur die Sammelstelle bestimmter Einkünfte, welche ausdrücklich für die Schuldentilgung vorgesehen waren, später vertrat sie nicht nur die Interessen der Gläubiger, sondern auch den Standpunkt eines Wächters im Auftrage der Mächte über der Ausführung der verwickelten Bestimmungen, welche in ihrer Gesamtheit die internationale Regelung der ägyptischen Schuldenfrage darstellen. Die „Caisse" besaß sogar gesetzgebende Rechte. Die Einwilligung der „Caisse", d. h. der sechs europäischen Großmächte und der Türkei, war vor allem nötig, wenn die englisch-ägyptische Regierung irgend eine finanzielle Anordnung treffen wollte, wie etwa die Herabsetzung der Steuern oder einer wohl gerechtfertigten Anleihe zu Bewässerungszwecken. Vornehmlich war es der Widerstand Frankreichs und damit Rußlands, auf den England fortgesetzt traf und der das Reformwerk ungemein erschwerte.

Die Staatseinkünfte waren durch das Liquidationsgesetz in nahezu zwei gleiche Teile geteilt, von denen der eine zur „Caisse" ging, der andere der Regierung zur Bestreitung der Kosten der Verwaltung zu Gebote stand. So gab es zwei Budgets, die aber nach verschiedenen Prinzipien arbeiteten: zeigte das Budget der „Caisse" ein Defizit, so war die Regierung verpflichtet, dies zu decken; wies dagegen die „Caisse" einen Überschuß auf, so hatte die Regierung nicht einmal das Recht auf einen Teil

Digitized by Google

derselben, wohl aber hatte wiederum die „Caisse“ ein Anrecht, unter gewissen Bedingungen auf Überschüsse im Regierungsbudget. Die einschneidendste Bestimmung des Gesetzes bestand aber darin, daß man für die ägyptische Regierung eine „Grenze der Ausgaben“ festsetzte, die unter keinen Umständen überschritten werden durfte. (Die drei Verwaltungszweige, über deren Einkünfte die „Caisse“ verfügte, waren die Staatsbahnverwaltung, die Domänenverwaltung und die der Daira, d. h. des Khedives Privatbesitz, welchen dieser seinen Gläubigern verpfändet hatte.)

Für den damaligen Zustand Ägyptens war diese Art der Regelung ohne Frage noch die beste, und in der kurzen Periode von 1880 bis zum Aufstande Arabis, wo Ruhe und geordnete Regierung im Lande herrschten, wurde die Schuld um 1 000 000 Pfund E. herabgesetzt. Die folgenden Ereignisse aber stürzten Ägypten wieder in neue Schulden, es wurde immer mehr offenbar, daß dem Lande ohne eine zweite Hilfeleistung seitens Europa nicht zu helfen sei. Wenn z. B. 1883 die Einnahmen, welche der „Caisse“ zugesichert waren, nach Zahlung aller Zinsen noch 800 000 Pfd. Sterl. Überschüsse ergaben, dagegen anderseits die Einnahmen der Regierung um mehr als 1 600 000 Pfd. Sterl. hinter der Summe zurückblieben, welche das „Liquidationsgesetz“ für die Bestreitung der Verwaltungskosten vorgesehen hatte, so war es für Ägypten eine ruinöse Finanzpolitik, eine fundierte Schuld, für welche 4 oder 5 Prozent zu zahlen waren, abzutragen, daneben aber für unbedingt nötige Verwaltungsausgaben kurzfristige Anleihen zu viel höherem Zinsfuß aufzunehmen.

Die Londoner Konvention von 1885 schaffte hierin teilweise Wandel und stellte eine wesentliche Verbesserung des Liquidationsgesetzes dar.

Es war geradezu ein Wunder, daß England diese Konvention zustande brachte angesichts der Teilnahmlosigkeit der anderen Mächte und der bitteren Feindschaft Frankreichs. England befand sich aber nach der Besetzung in einer Position, um die Zahlung der Schadenersatzansprüche, welche von dem Bombardement Alexandriens herrührten, und auf die Frankreich einen besonderen Wert legte, solange zu hindern, bis auch die übrigen Verpflichtungen Ägyptens berücksichtigt waren. Zwei wichtige Punkte des Übereinkommens können hier nur Erwähnung finden. Es sind dies die Genehmigung der Mächte zu einer neuen Anleihe, die teils zweckmäßig zur Deckung des Defizits in den Budgets der letzten Jahre verwendet wurde, teils zum Bau von Bewässerungsanlagen verwendet wurde und damit hundertfältige Frucht trug.

Ebenso wichtig wie diese Anleihe war aber für Ägypten die Neuregelung der Verteilung der Einkünfte zwischen der „Caisse“ und der Regierung, d. h. mit anderen Worten: der Ausgaben für Schuldenverwaltung und Verwaltung des Landes.

Die Londoner Konvention ließ zwar den Teil der Staatseinkünfte, welcher ursprünglich zur Schuldentilgung bestimmt war, unangetastet, aber sie erkannte an, daß die Summe für Verwaltungskosten unzureichend sei. Der Regierung wurde ein Recht auf den Bestand der „Caisse“ zugesprochen, nachdem die Zinsen bezahlt waren. Dies geschah in der Form, daß eine bestimmte Summe der Verwaltungsausgaben als „ermächtigte Ausgaben“ bezeichnet wurden, für welche, falls sie nicht aus den Regierungseinnahmen gedeckt waren, die „Caisse“ mit ihrem Überschuß eintreten mußte. Weiter wurde festgesetzt, daß wenn auch hiernach der „Caisse“ noch ein Plus verblieb, dieses

Digitized by Google

zur Hälfte bei der Schuldentilgung Verwendung finden, zur Hälfte der Regierung zur Verfügung stehen sollte.

Es würde zu weit führen, auf diese Dinge näher einzugehen. Die Londoner Konvention war eine Verbesserung für die Verwaltung des Landes, aber die Tatsache blieb auch nachher bestehen, daß in der „Caisse“ Geldmittel verhältnismäßig tot lagen, welche die Regierung in weit nutzbringenderer Weise für das Land hätte verwenden können, ohne die Schuldentilgung zu stören oder die Interessen der Gläubiger zu gefährden. Daneben legte diese Art der Finanzregelung dem Lande und besonders dem ohnehin schwer belasteten Bauernstande große Lasten auf, indem für jedes Pfund Sterling, dessen die Regierung zur Deckung notwendiger Ausgaben für Kulturzwecke, die aber nicht unter den Titel „autorisierte Ausgaben“ fielen, bedurfte, der Steuerzahler 2 Pfd. Sterl. der „Caisse“ zahlen mußte.

Die Lage wurde von Lord Milner in seinem hervorragenden Buche „England in Egypt“ mit den Worten gekennzeichnet:

„The spectacle of Egypt, with her Treasury full of money, yet not allowed to use that money for an object which, on a moderate calculation, should add 20 % to the wealth of the country, is as distressing as it is ludicrous. Every year that passes illustrates more forcibly the injustice of maintaining, in these days of insured solvency, the restrictions imposed upon the financial freedom of the Egyptian Government at a time of bankruptcy — restrictions justifiable then but wholly unjustifiable now. — No one would object to the continuance of the arrangement by which certain revenues are paid in the first instance to the Caisse de la Dette. But as long as these revenues suffice to cover the interest on the Debt and to provide any sinking fund which the powers may deem adequate, the balance ought simply to be handed over to the Egyptian Government to deal with as it pleases, and the antiquated distinction of „authorized“ and „unauthorized“ expenditure should be swept away. — No reform is more necessary than this, if the country is to derive the greatest possible benefit from the improved condition of its finances which has been attained by such severe privations.“

Dieses sehnlichst erstrebte Ziel hat England durch das Abkommen mit Frankreich erreicht. Letzteres gibt die dauernde Opposition gegen die englische Verwaltung in Ägypten auf, es erkennt die englische Vormachtstellung dort endgültig an. Es gibt ferner zu, daß die Erfüllung der Aufgabe, welche England im Jahre 1883 begonnen hat, seinerseits nicht gehindert werden soll durch die Betonung, daß das englische Interesse an Ägypten nur ein zeitweiliges sei. Hierzu bemerkt Lord Lansdowne in einem Schreiben an den britischen Botschafter in Paris: „Dieses Einvernehmen wird uns in den Stand setzen, unser Werk in Ägypten fortzuführen, ohne internationale Verwicklungen befürchten zu müssen. Es ist wahr, daß andere europäische Großmächte ebenfalls kraft bestehender Verträge Rechte in Ägypten ausüben; aber die Interessen Frankreichs — historischer, politischer und finanzieller Natur — übertreffen die der anderen Mächte, mit Ausnahme der unsrigen, so bedeutend, daß solange wir Frankreichs Zustimmung besitzen, wir kaum Schwierigkeiten dort mit anderen Mächten zu befürchten haben.“

Digitized by

Weit wichtiger noch sind die Änderungen in den internationalen Abmachungen über die Finanzverwaltung Ägyptens, zu welchen Frankreich seine Zustimmung erteilt hat. Der ägyptischen Regierung ist damit völlig freie Hand gelassen in der Verfügung über die Einnahmen, sofern die Ansprüche der Gläubiger gesichert sind. Die „Caisse de la Dette" bleibt bestehen, aber ihre Tätigkeit ist von nun ab wieder ausdrücklich beschränkt auf die Wahrung der Interessen der Gläubiger, sie hat keine Gelegenheit mehr, sich in die Verwaltung des Landes einzumischen. Die Verwaltungszweige, deren Einkünfte der „Caisse" zufließen sollen, sind ebenfalls in anderer Weise festgesetzt. Die Grund- und Bodensteuer ist an Stelle der Zoll- und Eisenbahneinnahmen getreten, die Zahlung ist damit auf sehr stabile Grundlage gestellt. Anderseits hat die Regierung dadurch freie Hand bekommen in der Verwaltung der Zölle, Bahnen und Telegraphen sowie des Hafens von Alexandrien. Ägypten geht damit einer immer mehr gesicherten Zukunft entgegen.

Schluß.

Der Erlaß des Khedive, welcher diese Änderungen der bisherigen Abkommen über Ägypten enthielt, bedurfte der Zustimmung von Deutschland, Österreich, Italien und Rußland, bevor er in Kraft treten konnte. Der Betrag der ägyptischen Schuld, der in diesen Ländern untergebracht ist, ist sehr gering; der Hauptteil ist in englischen und französischen Händen, zum geringen Teil in ägyptischem Besitz. In Anbetracht dieser Tatsache rechneten die beiden Vertragsmächte auf die Zustimmung der übrigen.

Als erste Macht erteilte Rußland die seinige zu dem Abkommen, als letzte schloß sich Deutschland an. Für die Erteilung seiner Zustimmung erhält Deutschland die formelle Anerkennung seiner bisherigen Rechte in Ägypten, sowie die Zusicherung der gleichmäßigen Behandlung seines Handels mit dem französischen in Ägypten auf die Dauer von vorläufig 30 Jahren. Es war dieses mehr eine Formsache; immerhin hatte Deutschland das Recht (trotzdem es nur einen sehr geringen Teil der ägyptischen Schuld in Besitz hat), bei dem Umfange seines Handels mit Ägypten auf dieser ausdrücklichen Festsetzung zu bestehen, wenn es notwendig erschien.

Wortlaut des englisch-französischen Abkommens in bezug auf Ägypten und Marokko.

Artikel I. Die Regierung Seiner Britannischen Majestät erklärt, daß sie nicht die Absicht hat, die politische Stellung Ägyptens zu ändern.

Ihrerseits erklärt die Regierung der französischen Republik, daß sie die Tätigkeit Englands in diesem Lande nicht durch die Forderung hindern werde, daß die Dauer der englischen Besetzung festgesetzt werde, oder andere Maßnahmen ergreifen werde. Sie gibt ferner ihre Zustimmung zu dem Erlaß des Khedive, welcher diesem Dokument beigefügt ist und der die nötigen Garantien zum Schutz der ägyptischen Gläubiger enthält; diese Zustimmung erfolgt aber nur unter der Bedingung, daß nach dem Inkrafttreten des Erlasses keine weitere Änderung dieses ohne die Zustimmung der Signatarmächte der Londoner Konvention von 1885 eintreten darf.

Es wird bestimmt, daß die oberste Verwaltung der ägyptischen Altertümer wie bisher so auch in Zukunft einem französischen Gelehrten anvertraut bleiben soll.

Artikel II. Die Regierung der französischen Republik erklärt, daß sie keine Absicht habe, die politische Stellung Marokkos zu ändern.

Ihrerseits erkennt die Regierung Seiner Britannischen Majestät an, daß es Frankreich zukommt, vornehmlich als der Macht, deren Gebiet auf einer großen Strecke an Marokko grenzt, über Ruhe und Ordnung in diesem Lande zu wachen und ihm Hilfe zu leihen in allen Reformen administrativer, ökonomischer, finanzieller und militärischer Natur, deren Marokko bedarf.

Sie erklärt ferner, daß sie die Tätigkeit Frankreichs in dieser Beziehung nicht hindern will mit dem Vorbehalt, daß die Rechte, welche Großbritannien laut Verträgen, Übereinkommen und Brauch in Marokko genießt, einschließlich des Rechtes der Küstenschiffahrt zwischen marokkanischen Häfen (seit 1901) unangetastet bleiben sollen.

Artikel III. Die Regierung Seiner Majestät ihrerseits wird die Rechte achten, welche Frankreich kraft Verträgen, Übereinkommen und Brauch in Ägypten genießt, einschließlich des Rechtes des Küstenhandels zwischen ägyptischen Häfen.

Artikel IV. Die beiden Regierungen sind gleichmäßig Anhänger des Prinzips der Freiheit des Handels sowohl in Ägypten wie in Marokko und verpflichten sich, in keinem dieser Länder ihre Einwilligung zur Errichtung ungleicher Zölle, anderer Abgaben oder Eisenbahntarife zu geben. Der Handel beider Nationen durch Ägypten und Marokko soll derselben Behandlung unterworfen sein wie Transithandel durch britische und französische Besitzungen in Afrika. Ein Übereinkommen zwischen den beiden Regierungen soll demnächst die besonderen Bedingungen für diesen Transitverkehr regeln und die Eingangsorte festsetzen.

Diese gegenseitigen Verpflichtungen sollen für die Dauer von 30 Jahren in Kraft bleiben. Dem Außerkrafttreten muß eine ausdrückliche Kündigung mindestens 1 Jahr vor Ablauf des Vertrages vorhergehen, andernfalls eine Verlängerung des Vertrages auf Perioden von 5 Jahren eintritt.

Die Regierungen der französischen Republik in Marokko und Seiner Britannischen Majestät in Ägypten behalten sich jedoch das Recht vor, dafür zu sorgen, daß Bahn-, Wege- und Hafenbaukonzessionen usw. nur unter solchen Bedingungen vergeben werden, daß die Staatsgewalt über diese großen Unternehmen von allgemeinem Nutzen vollständig gewahrt bleibt.

Artikel V. Die Regierung Seiner Britannischen Majestät erklärt, daß sie bereit ist, ihren Einfluß dahin geltend zu machen, daß die französischen Beamten in ägyptischen Diensten nicht unter ungünstigeren Verhältnissen arbeiten als die, unter denen englische Beamte in Ägypten wirken. Die französische Regierung ihrerseits wird sich bemühen, daß ähnliche Bedingungen den englischen Beamten in marokkanischen Diensten zugestanden werden.

Artikel VI. In der Absicht, die freie Durchfahrt durch den Suezkanal zu sichern, erklärt die Regierung Seiner Majestät ihren Beitritt zu den Festsetzungen vom Oktober 1888 und garantiert deren Durchführung. Die ungehinderte Durchfahrt des Suezkanals ist damit gewährleistet.

Die Ausführung des letzten Absatzes des § 1 und die des § 2 des Artikel VIII genannten Vertrages soll auch ferner nicht in Kraft treten.

Digitized by Google

Artikel VII. In der Absicht, die freie Durchfahrt durch die Straße von Gibraltar zu sichern, kommen beide Regierungen überein, nicht zu gestatten, daß Befestigungen oder strategische Positionen an der marokkanischen Küste zwischen Melilla und den Hügeln, welche das rechte Sebuufer beherrschen, errichtet werden.

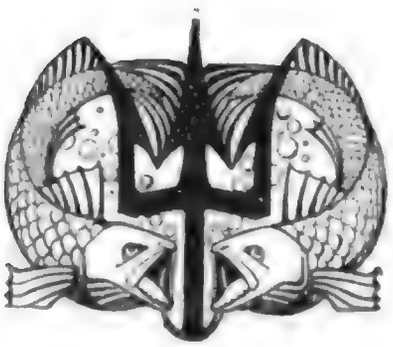
Diese Abmachungen beziehen sich jedoch nicht auf die Punkte, welche Spanien zur Zeit an der marokkanischen Mittelmeerküste besetzt hält.

Artikel VIII wahrt die spanischen Interessen in Marokko.

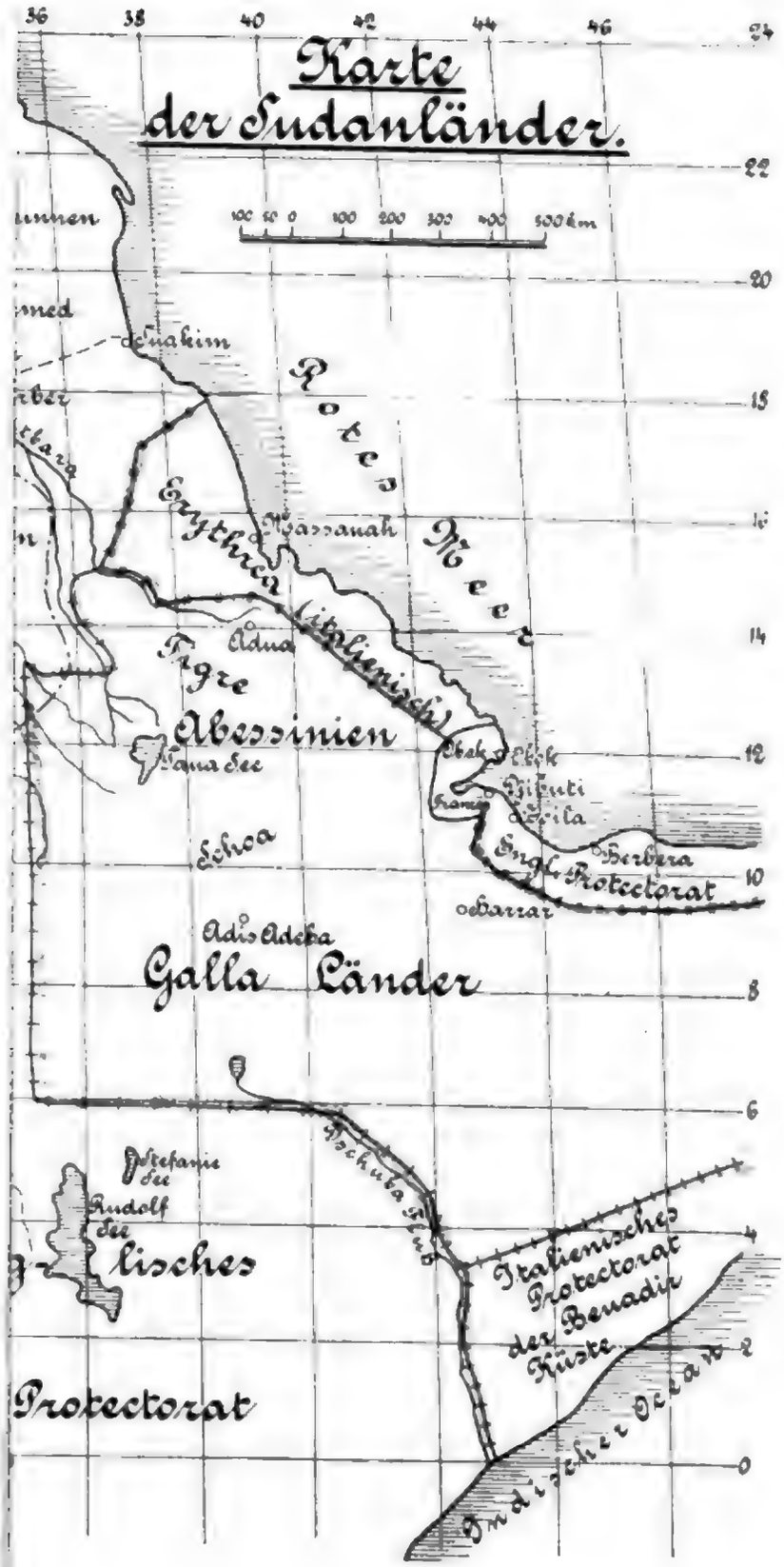
Artikel IX. Die beiderseitigen Regierungen verpflichten sich, sich gegenseitigen diplomatischen Beistand zu leisten zwecks Durchführung der Paragraphen obigen Vertrages betreffend Ägypten und Marokko. . . . . .

Gegeben zu London am 8. April 1904.

Die vorstehenden Artikel III und IV des Vertrages würden gemäß dem englisch-deutschen Abkommen vom Juni 1904 in bezug auf Ägypten sinngemäße Anwendung auch auf Deutschland erfahren.



Digitized by Google


Karte
der Sudanländer.
100 50 0 100 200 300 400 500 km
Rothes Meer
Erythräisches (italienisch)
Massauah
Adua
Tigre
Abessinien
Tana See
Schoa
Adis Adeba
Galla Länder
Obock
Djibuti
Berbera
Engl. Protectorat
Obbia
Stefanie See
Rudolf See
Protectorat
Italienisches Protectorat der Benadir Küste
Indischer Ocean
36
38
40
42
44
46
24
22
20
18
16
14
12
10
8
6
4
2
0

Digitized by Google

Vervollkommnung der Seezeichen- und Nebelsignaleinrichtungen in unseren Reichskriegshafengebieten.

(Mit 1 Karte.)

Bearbeitet in der Nautischen Abteilung des Reichs-Marine-Amts.

Abgeschlossen Mai 1904.

Auch im Laufe dieses Jahres wird darauf Bedacht genommen werden, der Schiffahrt im Fahrwassergebiete unserer Kriegshäfen Kiel und Wilhelmshaven weitere Erleichterungen in der Navigierung zu verschaffen, die kurz anzuführen von allgemeinem Interesse sein dürfte. Das Wachsen unserer Flotte, die Zunahme des Tiefgangs, der Länge und Geschwindigkeit der Kriegs- und Handelsschiffe, der regere Verkehr durch den Kaiser Wilhelm-Kanal, die Veränderung der Fahrwasserverhältnisse im Jadegebiete, wie überhaupt der Aufschwung im gesamten Schiffahrtsverkehr — alles dies hat auch in der Kieler Föhrde und im Jadebusen zu Verbesserungen und Ergänzungen in der Fahrwasserbezeichnung gedrängt. Das Reichs-Marine-Amt hat sich aus obigen Erwägungen entschlossen, wiederum im Etat 1904 verschiedene Forderungen einzustellen, die nach nunmehriger Zustimmung im Reichstage in Verbindung mit den infolge der vorjährigen Etatsbewilligungen in Bau gegebenen Projekten nicht nur der Kriegsmarine, sondern auch, wie oben angedeutet, zugleich der gesamten Handelsschiffahrt in diesen Gewässern wesentliche Vorteile bieten werden. Die Ergänzungen erstrecken sich sowohl auf schwimmende wie auch auf feststehende Seezeichen, also auf Leuchtfeuer, Tonnen, Feuerschiffe, Nebelsignale und Baken. Es erübrigt zu erwähnen, daß bei der Herstellung der in Frage kommenden Seezeichen je nach den zur Verfügung stehenden Mitteln den neuesten Erfahrungen und Fortschritten auf dem Gebiete der Seezeichenkonstruktion Rechnung getragen werden wird. Auch ist noch zu bemerken, daß die Seezeichen genau nach bestimmten Grundsätzen konstruiert werden sollen, die auf Anregung des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts nunmehr auch für die Befeuerung und Nebelsignale der Deutschen Küste vor kurzem von den Regierungen der Seeuferstaaten vereinbart worden sind. Diese Befeuerungsgrundsätze zielen auf eine Gleichmäßigkeit in der Ausführung derartiger Seezeichen hin, wie sie für die Betonnung bereits gemäß der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 31. Juli 1887 geschaffen worden ist.

I. Das Jadegebiet.

Es ist bekannt, daß infolge zunehmender Versandung das in den letzten Jahren allgemein zur Einsegelung gewählte Wangerooger Fahrwasser als Hauptfahrstraße fallen gelassen und die in früherer Zeit benutzte Alte Jade nunmehr auch für die größten Linienschiffe zur Einsteuerung bei Tag und bei Nacht bezeichnet wurde. Eingehende Untersuchungen hatten nämlich ergeben, daß das Offenhalten des Wangerooger Fahrwassers nicht nur unverhältnismäßig hohe Kosten verursacht haben würde, sondern auch im Interesse der Gesamtregulierung der Jade wasserbautechnisch falsch gewesen wäre.

Mit Rücksicht auf diese Tatsache erfolgte daher im Sommer 1901 zunächst eine provisorische Bezeichnung der Alten Jade, indem man hierzu lediglich Leucht-

Digitized by Google

tonnen aus dem Wangerooger Fahrwasser und den Reservebeständen heranzog bezw. Spierentonnen entsprechend aptierte. Diese wegen ihres zeitweiligen starken Überliegens und aus sonstigen Gründen zum Teil wenig geeigneten Tonnen konnten nur ein Notbehelf sein. Einem besseren Ersatz wurde durch entsprechende Berücksichtigung im nächstjährigen Etat Rechnung getragen. Immerhin konnte diese vorübergehend ausgelegte Betonnung der Alten Jade nach den Berichten der Front für den in Frage kommenden Zeitraum — Manöver 1901 — als eine genügende angesehen werden.

Um übersehen zu können, welche Ergänzungen und Neuanlagen die Wahl der Alten Jade als Hauptfahrwasser sowie eine dem jetzigen Verkehr mehr entsprechende Tag- und Nachtbezeichnung des ganzen Jadegebietes erforderlich mache, wurde im Reichs-Marine-Amt nach eingehender Prüfung der Bedürfnisfrage unter Anhörung der Geschwader- und Stationskommandos eine Denkschrift ausgearbeitet. Sie geht von dem Grundsatze aus, daß schwimmende Seezeichen dort, wo es irgendwie möglich, durch feststehende, d. h. festgegründete, ersetzt werden sollten. Die hierfür sprechenden Momente ergeben sich aus folgendem: Ein jeder Seefahrer weiß zur Genüge, daß gerade in Fahrwassergebieten mit Ebbe und Flut trotz größter Gewissenhaftigkeit bezüglich der Verankerung schwimmende Seezeichen leicht vertreiben können. Die Gefahren jedoch, welche die an falscher Stelle liegenden Tonnen usw. für die Navigierung hervorrufen können, sind nicht zu unterschätzen. Man beschäftigt sich freilich eifrig mit der Frage, wie das Licht einer Leuchttonne im Augenblick des Vertreibens zu löschen, wie eine Schalltonne in einem gleichen Falle zum Schweigen zu bringen sei — eine exakt arbeitende, einwandfreie Vorrichtung hat man aber bis jetzt noch nicht finden können. Sehr oft freilich wird durch das Überliegen der Tonnen infolge Losreißens des Ankers der gewünschte Zustand eintreten, indem ein Funktionieren des Licht- bezw. Schallapparates nicht mehr sichergestellt wird, unbedingt verlassen kann man sich jedoch nicht auf die Außerbetriebstellung, auch bleibt die Frage beim Treiben der Tonne mit der ganzen Verankerung hiervon unberührt.

Gegen die Verwendung schwimmender Seezeichen spricht ferner der Umstand, daß Eisgang das vollständige Einziehen der größeren Tonnen (z. B. Heul-, Glocken- und sonstiger Bakentonnen) notwendig macht und den teilweisen Ersatz der übrigen Tonnen durch kleinere, den Eisschiebungen mehr Widerstand bietende sogen. Winterseezeichen erheischt. Die Klagen über derartige weniger sichtbare, schwerer aufzufindende Tonnen sind nicht unberechtigt, die Verluste, bei Nichtauswechselung durch Zerstörungen und Vertreiben herbeigeführt, indes so enorme, daß sie ein dauerndes Liegenlassen der Sommerbetonnung nicht gestatten.

Wenn nun auch der Grundsatz, möglichst nur feststehende Seezeichen im Jadegebiet zu verwenden, sehr wünschenswert erschien, so durfte man sich anderseits doch nicht verhehlen, daß an gewissen Stellen auf das Auslegen von Tonnen und Feuerschiffen nicht verzichtet werden kann. Dort nämlich, wo dauernde Verschiebungen der Sände und die hieraus sich ergebenden Veränderungen des Fahrwassers fest angelegte Seezeichen nach einiger Zeit wertlos oder nötigenfalls Baggerungen erforderlich machen würden, stehen die großen Kosten dieser Arbeiten nicht im richtigen Verhältnis zu dem Vorteil, hier ein festgegründetes Seezeichen brauchbar erhalten zu haben. Nur dort empfiehlt es sich, feste Seezeichen zu bauen, wo es sich um die Schaffung von Ein-

Digitized by Google

segelungslinien für möglichst gerade laufende Strecken handelt oder an solchen Punkten, an denen durch Vorrichtungen zum seitlichen Verschieben der Feuer etwaigen Veränderungen der Sände noch Rechnung getragen werden kann.

Die Denkschrift berücksichtigt ferner eine Verstärkung der Lichtquellen einzelner Feuer, deren jetzige Tragweite erfahrungsmäßig nur für sehr klare Luft hinreichend ist, also nur für eine beschränkte Anzahl von Tagen im Jahre, da man es in unseren Gewässern an ungefähr 300 Tagen mit mehr oder weniger getrübter Luft zu tun hat.

Schließlich ist noch eine Vervollkommnung des für den Verkehr auf der Innenreede bezw. für ein gesicherteres Einlaufen in die verschiedenen Einfahrten dienenden Tonnen- und Leuchtfeuermaterials ins Auge gefaßt, ein Bedürfnis, das mit dem stetigen Wachsen unserer Flotte und dem größeren Bootsverkehr auf der Reede immer mehr in die Erscheinung getreten ist.

Feuerschiff „Außenjade".

Um nun zu den einzelnen Verbesserungen selbst überzugehen, ist anzuführen, daß das Feuerschiff „Außenjade" im Sommer 1903 versuchsweise als ein weiter sichtbares Seezeichen in der Alten Jade verankert wurde. Auf diese neue Position wurde gleich das gerade fertiggestellte Ersatzschiff gelegt, das neben anderen Verbesserungen (Dampfankerwinde, Dampfheizung) mit einem kräftigeren Nebelsignal, einem Pieterschen Dampfnebelhorn, ausgestattet, eine wesentliche Verbesserung der Seebezeichnung, gerade bei unsichtigem Wetter, darstellt. Das neue Schiff ist auf seinem ersten Liegeplatz im Herbst 1903 sehr schweren Stürmen ausgesetzt gewesen. Um einen größeren Seeraum zu gewinnen, ist es neuerdings etwas weiter von der Jadeplate ab verankert worden; es ist zu erwarten, daß das Feuerschiff hier ungefährdet dauernd stationiert werden kann.

Feuerschiff „Minsener Sand".

Eine weitere Verbesserung der Alte Jadebezeichnung besteht in der Verlegung des Minsener Sand-Feuerschiffes von seiner früheren Position nach der Alten Jade, um hier in Linie mit dem weiter außerhalb vermoort liegenden Feuerschiff „Außenjade" eine frei von den zwischen ihnen liegenden flachen Stellen führende Einsegelungslinie zu schaffen. Letztere leitet durch eine Fahrrinne von nicht unter 8 m Wassertiefe. Den bisherigen Liegeplatz im Minsener Fahrwasser bezeichnet nunmehr die auf der jetzigen Position des Minsener Sand-Feuerschiffes ausgelegt gewesene Leuchttonne.

Die vorgenannte, zwischen den beiden Feuerschiffen befindliche Fahrrinne durch feststehende Seezeichen zu befeuern, ist, wie ein Blick auf die Karte lehrt, nicht möglich, es sei denn, daß hier ein Leuchtfeuer wie dasjenige von Roter Sand auf einem der Sände unter sehr großem Kostenaufwand errichtet würde. Daß hieran mit Rücksicht auf die augenblickliche Finanzlage des Reiches zunächst nicht gedacht werden kann, liegt auf der Hand.

Roter Sand-Leitsektor.

Wohl ist es indes angängig, eine gesichertere Weiterfahrt dadurch zu erzielen, daß man die Strecke von Minsener Sand-Feuerschiff nach Süden, also an Leuchttonne 8 vorbei, durch einen festen Leitsektor vom Leuchtturm Roter Sand aus befeuert. Dies

ist umsomehr erwünscht, als man auf dieser Strecke je nach der Gezeit mit einer starken seitlichen Stromversetzung zu rechnen haben wird. Rücksichtlich der vorgenannten Verbesserung in der Nachtbefeuerung haben zwischen dem Reichs-Marine-Amt und dem Tonnen- und Bakenamt zu Bremen eingehende Verhandlungen stattgefunden, deren Ergebnis die Einverständniserklärung letztgenannter Behörde zur Einlegung eines solchen Sektors in das Roter Sand-Feuer gewesen ist. Der Einbau wird zur Zeit ausgeführt.

Das jadeabwärts dampfende Schiff wird von diesem festen Sektor im Vergleich zum umgekehrt fahrenden insofern mehr Nutzen haben, als es erfahrungsmäßig nach einem voraus zu haltenden Feuer besser steuern kann. Immerhin wird für die Nachtnavigierung eine recht angenehme Verbesserung geschaffen, die auch dem nach Süden auf die Leuchttonne 8 haltenden Schiffe schnell ein seitliches Versetzen angeben wird. Das in Frage stehende Leitfeuer wird weißes Festfeuer zeigen, das auf der linken Fahrwasserseite von einer geraden, auf der rechten von einer ungeraden Zahl von Blitzen, als Warnungssektoren, begrenzt sein wird.

Um die Außenjade-Befeuerung vollständig zu erörtern, sei noch bemerkt, daß eine Verlegung der Nordgrenze des roten Zweiblitzsektors von Roter Sand ins Auge gefaßt ist, da dieselbe jetzt zu scharf an der Jadeplate vorbeiführt. Sodann ist noch die Einlegung eines festen weißen Sektors in den nördlich zeigenden weißen Vierblitzsektor von Wangeroog beschlossen worden, um bei den Schlüsseltonnen dem im weißen Einsegelungssektor von Roter Sand steuernden Schiffe den Punkt anzuzeigen, an welchem es auf die Alte Jade Kurs zu ändern hat.

Ausdehnung des Wangeroogfeuers nach Westen.

Schließlich ist noch eine weitere Nutzbarmachung des Wangeroogfeuers nach Westen zu geplant, die dadurch herbeigeführt wird, daß infolge einer Drehung der Optik und anderweitiger leicht auszuführender Maßnahmen das Dreiblitzfeuer erweitert und somit die Otzumer Balje wie auch der Seeraum nördlich Spiekeroog—Langeoog noch gedeckt werden kann.

Neues Feuer auf dem Voslapp Watt.

Eine wesentliche Verbesserung wird ferner durch die Inbetriebsetzung eines auf dem Westufer der Jade zu erbauenden Leuchtfeuers geschaffen werden. Beabsichtigt ist der Bau eines Turmes auf dem Voslapp Watt in ungefährer Lage: 53° 36′ N und 8° 7′ O. In der Skizze ist nur eine ungefähre Lage markiert.

Hauptzweck dieses festgegründeten Feuers ist die sichere Weiterführung des in dem weißen Roter Sand-Leitsektor jadeaufwärts dampfenden Schiffes in den Bereich des Schillighörnfeuers, und zwar in den nach SO gerichteten weißen Teil. Der 2° breite Leitsektor wird dicht an der Tonne 13 vorbeiführen. Voraussichtlich auf einer aus Eisengitterwerk konstruierten vierseitigen Pyramide aufgestellt, mit Petroleumglühlicht als Lichtquelle, wird das genannte weiße Feuer eine Sichtweite von 10 Seemeilen, auch bei dunstigem Wetter, aufzuweisen haben. Der nach Norden gerichtete Teil wird wahrscheinlich einen weißen Leitsektor bekommen, der dem nach Süden zeigenden Roter Sand-Sektor gleichsam entgegenkommt und das einsegelnde Schiff gesichert, zwischen die Reihen der Fahrwassertonnen hindurch, westlich der jetzt aus-

liegenden Leuchttonne 13 in den festen weißen Sektor des Schilligh örnfeuers bringt. Den Befeuerungsgrundsätzen entsprechend sollen Blitzsektoren, an der Steuerbord-Fahrwasserseite mit ungerader, an der Backbordseite mit gerader Blitzzahl, bei einem etwaigen Ausscheren aus dem Leitsektor vor Annäherung an die Sände warnen. Man sieht aus der Skizze, um wieviel günstiger sich ein späteres Einsteuern nach Vollendung dieses Feuers während der Nacht gestalten wird, zumal bei Betrachtung des Umstandes, daß man jetzt bei etwas unsichtiger Luft das Licht der Tonne 13 kaum sehen kann bezw. bei Eisgang auf ihr Vorhandensein nicht zu rechnen ist.

So wird z. B. auch das Führerschiff eines in Kiellinie ein- oder aussteuernden Geschwaders usw. in den Leitsektoren der feststehenden Feuer hier beim Voslappwatt und Roter Sand zukünftig ein kräftiges, dauernd sichtbares Licht voraus haben.

Das zu erbauende Feuer macht später eine Leuchttonne 13 bei klarer Luft unnötig; bei Nebel ist dieselbe jedoch nicht zu entbehren. Es ist vor kurzem anstatt der gewöhnlichen Leuchttonne eine solche mit Läutewerk ausgelegt worden.

Des weiteren ermöglicht das zu bauende Feuer den Punkt genauer zu bezeichnen, in welchem das im weißen Schilligh örnfeuer südlich steuernde Schiff auf Geniusbankfeuerschiff oder, falls dasselbe eingezogen, auf den Leitsektor von Vareler Siel Kurs zu ändern hat und umgekehrt. Zu diesem Zweck wird wahrscheinlich in das feste weiße Feuer ein roter nach Osten hin sichtbarer Teil eingeschaltet, während im übrigen der nach Süden gerichtete Abschnitt des weißen Hauptfeuers noch zur allgemeinen Positionsbestimmung auf der Innenreede mit Vorteil verwertet werden kann.

Schilligh örn.

Um ein jadeaufwärts steuerndes Schiff auch dann gesichert an die Leuchttonne 16 heran- bezw. in den festen Sektor von Vareler Siel führen zu können, wenn bei dickerer Luft die Sichtweite des Schilligh örnfeuers auf 5 bis 6 Seemeilen oder noch mehr herabgesetzt wird, bedarf letzteres einer Verstärkung seiner Lichtquelle. Die Notwendigkeit hierzu ergibt sich zur Genüge aus den vielfachen, nicht unberechtigten Klagen der Schiffs- usw. Kommandos, die erkennen lassen, daß selbst bei nur geringer Unsichtigkeit der Luft schon in der Nähe der Tonne 16 das Schilligh örnfeuer aus Sicht kommt. Nicht selten wird allerdings die Kürzung der Tragweite des genannten Feuers durch Ausdünstungen und Lichtbrechungen auf dem Watt „Das Neue Brack“ auch bei im übrigen ganz klarer Luft hervorgerufen. Sind Leuchttonne 16 oder Feuerschiff „Geniusbank“ eingezogen, so ist natürlich die bessere Sichtbarmachung des Schilligh örnfeuers von ganz besonderer Bedeutung.

Die Verbesserung des jetzigen Petroleumfeuers soll durch Einführung von Petroleumglühlicht, das seit einigen Jahren auf sehr vielen Leuchtfeuern mit großem Vorteil verwertet wird, sowie durch optische Verstärkungsmittel dergestalt geschehen, daß zukünftig auch bei weniger sichtiger Luft im Leitfeuersektor auf eine Sichtweite von 11 Seemeilen gerechnet werden kann.

Der oben berührte Grundsatz: Möglichste Unabhängigkeit von schwimmenden Seezeichen — bedingt auch die soeben besprochene, demnächst zur Ausführung gelangende Verbesserung der Lichtquelle von Schilligh örn. Eine weitere Vervollkommnung wird das Feuer durch die Anbringung von Warnungsblitzsektoren nach den allgemein

festgelegten Grundsätzen für die Fahrwasserbezeichnung erfahren und schließlich durch eine Verengerung des jetzt zum Teil zu breiten weißen Sektors eine schärfere Begrenzung des Fahrwassers gewährleisten.

Sengwarder Balje.

Weiter aufwärts gehend ist ein zur Zeit noch im Stadium der Erwägung befindliches Projekt zu nennen, das sich mit der Errichtung eines kleinen bei der Sengwarder Balje zu erbauenden Blinkfeuers befaßt. Gedacht ist eine Leuchtbake, die nach Westen zu weißes Blinkfeuer zeigt, letzteres im Norden und Süden derartig durch ein Licht anderer Kennung begrenzt, daß ein- oder auslaufende Schiffe hierdurch vor der Ostwattgrenze gewarnt werden können. Dies ist besonders von Vorteil, wenn das Feuerschiff Geniusbank eingezogen sein sollte. Gleichzeitig wird dies neue Feuer bei der Sengwarder Balje bei trüber Luft den Übergang in den Leitsektor der Schilligh örn- und Vareler Siel-Feuer noch mehr begünstigen, da selbst bei der geplanten Verstärkung ihrer Lichtquellen nicht außer acht gelassen werden darf, daß die hier in Frage kommende Stelle des Fahrwassers bereits am Ende der betreffenden Sichtweiten liegt. Ein näher herangerücktes Feuer — wie das in Aussicht genommene — wird den Übergang sehr unterstützen.

Vareler Siel-Feuer.

Wie bei Schillighörn so bestand auch beim Vareler Siel-Feuer schon immer der lebhafte Wunsch, seine Trag- und somit seine Sichtweite durch Verstärkung der Lichtquelle auch für weniger günstige Luft zu vergrößern.

5 Seemeilen von der nächsten Grenze des Hauptfahrwassers erbaut, hat das Vareler Siel-Feuer den großen Nachteil, daß seine beste Leuchtkraft nicht für die Navigierung genügend ausgenutzt werden kann. Auch bei diesem Leuchtfeuer soll überall Petroleumglühlicht an Stelle der bisherigen Lichtquelle treten. Zur Zeit sind die Versuche mit dem Unterfeuer noch nicht zum Abschluß gebracht. Bekanntlich soll das letztere das Oberfeuer (Hauptfeuer) bei Nebel und unsichtigem Wetter verstärken; bei klarer Luft ist es nicht in Betrieb.

Die Umkehrung der Blitze der Warnungssektoren, entsprechend den Befeuerungsgrundsätzen, ist bereits im vorigen Jahre erfolgt.

Ersatz der Reedetonne 2.

Um bei Dunkelheit das Einlaufen der Schiffe in die I. und II. Einfahrt zu erleichtern, ist der Ersatz der Reedetonne 2 durch eine Leuchttonne beabsichtigt. Sie soll verhindern, daß die Schiffe dem Leitdamm zu nahe kommen.

Verbesserung des weißen Feuers auf der Nordmole der I. Einfahrt.

Es hat sich die Notwendigkeit herausgestellt, das weiße Feuer auf der Nordmole der I. Einfahrt zu erhöhen, da es von Deck der kleineren Fahrzeuge unter den anderen Lichtern schwer herauszufinden ist.

Dies Feuer führt in Linie mit dem roten der Südmole der II. Einfahrt frei von der Reedetonne und der Leuchttonne Z. Beabsichtigt ist noch die Umänderung dieses weißen festen Feuers in ein unterbrochenes, um es noch besser hervortreten zu lassen.

Digitized by Google

II. Kieler Föhrde.

Im Kriegshafengebiet Kiel haben hauptsächlich zwei Stellen zu einer wesentlichen Verbesserung der Seebezeichnung infolge der Zunahme des Verkehrs wie auch des vergrößerten Tiefgangs unserer Schiffe Veranlassung gegeben. Es sind dies der östliche Teil des Kleverbergs und das Gabelsflach. Das letztere, bisher durch Seezeichen noch nicht kenntlich gemacht, weist 9 Meter-Stellen auf, die unseren großen Linienschiffen bei schwerem Seegang und bei hoher Fahrt durch Einsaugen des Hecks verhängnisvoll werden können. Eine genaue Bezeichnung dieses Flachs ist daher eine Notwendigkeit geworden, die sich besonders bei Nebel und unsichtigem Wetter als eine sehr zwingende herausgestellt hat. Während hier also zum ersten Male eine Seebezeichnung überhaupt gefordert wird, muß das bisherige, die Ostspitze des Kleverbergs markierende Seezeichen durch ein unter allen Umständen besser geeignetes ersetzt werden.

Ersatz der Heultonne.

Die jetzt dort ausliegende Heultonne versagt meistens gerade dann, wenn sie von besonderer Wichtigkeit ist, nämlich bei Nebel. Erfahrungsmäßig ist zu solchen Zeiten der Wind in den meisten Fällen nur flau und der Seegang nur gering, so daß die Bedingungen zum Inbetriebsetzen der Schallvorrichtung oft gar nicht oder in nur unvollkommener Weise erfüllt werden. Das im übrigen sehr weit zurückliegende Nebelsignal von Bülk kann aber keineswegs genügend vor der Ostspitze des Kleverbergs warnen. Auch hier kommt der Grundsatz für Aufstellung von Nebelsignalen so recht zur Geltung, der heißt: Möglichstes Heranschieben an die Gefahr selbst. Nebelschallsignale, die weit zurück im Lande angelegt sind, die von dem eigentlichen Fahrwasser noch durch langgestreckte Riffe und Sände getrennt werden, können unmöglich das einlaufende Schiff in ausreichendem Maße warnen. Die beste Kraft des Signals kommt da zur Geltung, wo noch keine Fahrstraße ist, während dort, wo sich die Schiffahrt abspielt, schon die Grenze der Hörbarkeit erreicht ist. In erster Linie soll ein Nebelsignal warnen vor einer gefährlichen Stelle, und darum ist es nach Möglichkeit auf oder in nächster Nähe derselben anzulegen.

Feuerschiff „Bülk".

Die Folgerung aus diesen Erwägungen hat zur Auslegung eines Feuerschiffes als Ersatz der Heultonne Kiel A geführt. Das zukünftige Feuerschiff „Bülk" ist zur Zeit auf der Kaiserlichen Werft zu Danzig im Bau. Das aus Eisen konstruierte Schiff wird u. a. mit einem Pieterschen Dampfnebelhorn ausgerüstet werden, welch letzteres in vollkommenerer Weise als es bei der Heultonne möglich war, der Schiffahrt bei unsichtigem Wetter größere Sicherheit bei der Navigierung zu bieten imstande sein wird. Das Feuerschiff wird in den weißen Leitsektor des Friedrichsorter Feuers gelegt werden, um es freier ansteuern und an beiden Seiten passieren zu können. Zum weiteren Schutz vor der Ostecke des Kleverbergs soll auf die jetzige Stelle der Heultonne noch eine einfache Spierentonne als Tagesseezeichen ausgelegt werden.

Die Stationierung des voraussichtlich mit einem roten Blinkfeuer auszustattenden Feuerschiffes „Bülk" gestattet dann eine Verlegung des Feuerschiffes

Digitized by Google

„Stollergrund" von seinem jetzigen Platze nach der östlichen Seite des Gabelsflachs, um hier die Passage zwischen dem letzteren und dem flachen Gebiete nördlich der Kolberger Heide zu sichern. Der nächste Weg vom Kieler Hafen nach dem Großen und Fehmarn Belt sowie nach der Howacht Bucht, einem in den letzten Jahren sehr viel benutzten Übungsplatze unserer Kriegsschiffe, geht nämlich südöstlich des Gabelsflachs vorbei. Eine vollkommene Bezeichnung dieser Durchfahrt ist mit Rücksicht auf den Umstand, daß die großen Schiffe nicht über das Gabelsflach fahren dürfen, wohl berechtigt oder besser gesagt, geboten. Gerade bei unsichtigem Wetter und Nebel machte sich das Fehlen eines vor dem genannten Flach warnenden Schallsignales unangenehm bemerkbar. Zukünftig wird also das südöstlich der Ostecke des Gabelsflachs, ungefähr 1 Seemeile von der 10 Meter-Linie zu stationierende Feuerschiff dem oben angeführten Übelstande abhelfen. In einem Abstande von 6 Seemeilen vom Feuerschiff „Bülk" entfernt, wird es in Verbindung mit diesem den von Nordosten und Osten kommenden Schiffen bei klarem und unsichtigem Wetter, bei Tag und bei Nacht eine wesentliche Verbesserung in der Navigierung zu bieten vermögen. Als weitere Tagesseezeichen sind für die West- und Ostecke des Gabelsflachs noch je eine Bakentonne vorgesehen.

Strandbake bei Schönberg.

An Sicherheit wird ferner die Schiffahrt südlich des Gabelsflachs noch durch eine am Schönberger Strande bei Kalifornien zu errichtende große Landbake gewinnen, deren Baukosten durch den Etat 1904 nunmehr bewilligt worden sind. Die Küste östlich der Kolberger Heide ist arm an Peilobjekten, welcher Übelstand ganz besonders von den in diesem Teil der Ostsee übenden Kriegsschiffen lebhaft empfunden worden ist. Die projektierte Bake wird aus einem turmartigen Aufbau mit Belattung bestehen; es ist zu erwarten, daß sie auch bei wenig sichtiger Luft bis zu einer Entfernung von 10 Seemeilen ausgemacht werden kann. Schließlich wird diese Bake noch nutzbringend verwertet werden für die genaue Auslegung des zukünftigen Feuerschiffes „Gabelsflach" (bisher Feuerschiff „Stollergrund") und einer Tonne, die, an der nördlichen Spitze des flachen Gebietes vor der Kolberger Heide ausgelegt, den Abschluß der für diese ganze Passage geplanten Seezeicheneinrichtung bilden würde. Soweit jetzt zu übersehen ist, soll die freiwerdende Heultonne bei Bülk auf diese Stelle gelegt werden. Das Sirenensignal des zukünftigen Feuerschiffes „Gabelsflach" an Steuerbord, die Heultonne an Backbord und das Dampfnebelhorn des Feuerschiffes „Bülk" voraus — so wird eine Verminderung der Gefahr bei Nebel geschaffen für diejenigen Schiffe, die von Osten kommend, die Kieler Föhrde aufsuchen wollen. Nur als eine Erleichterung der Navigierung, als ein Hilfsmittel mehr muß diese Verbesserung betrachtet werden, denn selbst die vollkommensten Nebelschallsignale verhindern nicht, daß das Ohr des Beobachters manchmal über die Richtung der Schallquelle sehr getäuscht wird. Jeder Seemann wird diese Erfahrung schon gemacht haben; dieser Übelstand bleibt immer der schwache Punkt aller Nebelsignaleinrichtungen. Er darf nicht unterschätzt werden.

Gasglockentonne bei Labö.

Des weiteren ist in Aussicht genommen, die jetzige schwarze Tonne 4 durch eine Schall- und Leuchttonne zu ersetzen, so daß alsdann die alte Tonne 3 nach Aus-

legung des Feuerschiffes „Bülk" als Leuchttonne entbehrlich wird. Es genügt, ihre Position durch eine einfache spitze Tonne zu bezeichnen. Die vorgenannte zukünftige Schall- und Leuchttonne 5 soll vor dem in das Fahrwasser vorspringenden Labösand warnen, der hier in recht ungünstiger Weise, zumal für die Nachteinsegelung, die Einfahrt einengt. Geplant ist eine Gasglockentonne, Konstruktion Pintsch, die derartig eingerichtet ist, daß das auf dem Wege zum Leuchtapparat strömende Gas vorher noch ein Läutewerk in Bewegung setzt. Hierdurch wird der Vorteil eines zwangsläufigen Arbeitens des Glockenspiels erzielt, das ein Tönen der Glocke in ganz bestimmten Pausen zur Folge hat, mithin unabhängig vom Seegang bezw. von der Bewegung der Tonne. Der Vorzug eines solchen dauernd tönenden Nebelsignals liegt klar auf der Hand. Gerade an dieser Stelle wird die in Aussicht genommene Tonne bei Nebel gute Dienste tun und Strandungen vorbeugen können, die hier manchmal vorgekommen sind. Die Tonne wird unterbrochenes Licht zeigen und die Nachteinsegelung vor allen Dingen dann besonders unterstützen, wenn z. B. beim Einlaufen eines Geschwaders in Kiellinie die hinteren Schiffe wegen des Rauches der vor ihnen dampfenden den Leitsektor des Friedrichsorter Feuers nicht sehen können. Ein Warnungszeichen zur Seite wird dann, zumal bei einer sehr langen Linie, von besonderem Nutzen sein.

Nebelsignal bei Friedrichsort.

Die enge Passage beim Friedrichsorter Leuchtturm erfordert bei Nebel im Hinblick auf den gesteigerten Schiffsverkehr die Schaffung eines kräftigeren Nebelsignals. Die nur schwach tönende Glocke des Turmes soll nunmehr einem Pieterschen Nebelhorn Platz machen, das, von der Torpedowerkstatt aus mittels Preßluft betrieben, von dem Turmwächter selbst jederzeit an- und abgestellt werden kann.

Doppelfeuer am südlichen Ufer der Schwentinemündung.

Geplant ist ferner die Einrichtung zweier Feuer auf dem Terrain der neuen Werftanlagen bei Ellerbek, die in Verbindung mit dem schon jetzt auf der Mole der Howaldts-Werke brennenden orangefarbigen unterbrochenen Feuer einen Sektor schaffen sollen, in welchem ein Schiff ungefährdet von den flachen Stellen südlich von Kitzeberg und frei von den Festmachetonnen ein- und aussteuern kann. Der Zeitpunkt der Errichtung ist abhängig von der Fertigstellung der an obengenanntem Orte im Bau befindlichen Anlagen.

Wilhelminenhöher Richtfeuer.

Schließlich wird noch eine Verbesserung für die Nachteinsegelung dadurch geschaffen, daß die für den Innenhafen zur Vermeidung der Festmachetonnen dienenden Wilhelminenhöher Richtfeuer erhöht und an eine andere Stelle gesetzt werden. Bis jetzt waren sie wegen der zahlreichen anderen Lichter, die infolge der größer gewordenen Werftanlagen angebracht sind, schwer herauszufinden, auch waren sie zeitweise durch manövrierende oder zu Anker liegende Schiffe gänzlich verdeckt. Eine freiere Aufstellung zum besseren Ausmachen wurde daher erforderlich.

Reservefeuerschiff „Ostsee".

Bei Besprechung der Seezeichenverbesserung sei noch des Reservefeuerschiffes „Ostsee" Erwähnung getan, das im Februar d. Js. zum ersten Male in der Kieler

Föhrde ausgelegt wurde. Es ist dazu bestimmt, nicht allein das Stollergrund Feuerschiff, sondern auch dasjenige auf Adlergrund und das demnächst fertiggestellte Feuerschiff „Bülk" zeitweilig zu ersetzen.

Für diesen Zweck sind auf demselben die Leuchtfeuer- und Nebelsignaleinrichtungen derartig getroffen, daß je nach dem in Frage kommenden Bestimmungsorte die betreffende Charakteristik (Kennung) des Feuers oder Nebelsignals jederzeit abgegeben werden kann. Durch die Schaffung einer derartigen Reserve wird es ermöglicht, die Feuerschiffsposition auch dann besetzt zu halten, wenn notwendige Reparaturen das Einziehen des eigentlichen Stationsschiffes erheischen.

Werft- und Tonnendampfer.

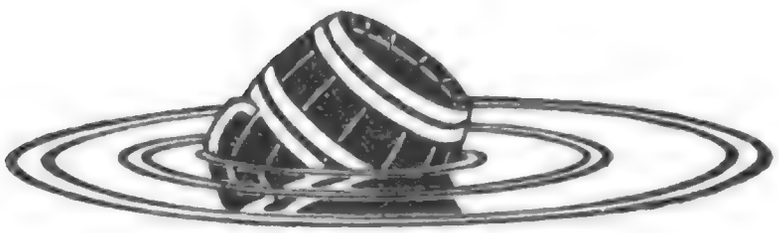
Endlich sei noch bemerkt, daß durch die Erbauung eines Werft- und Tonnendampfers die Betonnungsarbeiten in der Kieler Föhrde und Eckernförder Bucht, die in den letzten Jahren viel umfangreicher geworden sind, erleichtert werden.

Schlußwort.

Mit vorstehenden Ausführungen ist versucht worden, ein allgemeines Bild über die geplanten Verbesserungen und Ergänzungen der Seebezeichnung im Bereich unserer Reichskriegshäfen zu entwerfen. Es bedarf keiner besonderen Erörterung, daß etwaige bei der weiteren Bearbeitung der Projekte auftretende Schwierigkeiten hier und da Abänderungen der Pläne bedingen können. Auch ist es nicht ausgeschlossen, daß schließlich irgend ein Projekt gänzlich fallen gelassen werden muß. Im großen und ganzen jedoch wird mit dem Vorstehenden dasjenige getroffen, was das Reichs-Marine-Amt in Anerkennung des Notwendigen für eine gesichertere Navigierung zu veranlassen beabsichtigt.

Zum größten Teil sind die zu den oben besprochenen Arbeiten erforderlichen Mittel in richtiger Einschätzung der hierdurch erzielten Gefahrverminderung für die Schiffahrt bereits vom Reichstage bewilligt worden.

Schlieper, Fregattenkapitän.



Digitized by Google

Digitized by Google

Der russisch-japanische Krieg.

Zweite Fortsetzung.

II.

Die Rüstungen.

Allgemeines.

Als nach dem japanisch-chinesischen Kriege von 1894/95 Rußland und Japan sich als die schärfsten Gegner in der Konkurrenz um die Vorherrschaft in Ostasien erkannten, waren eigentlich beide auf einen Kampf gegeneinander nicht eingerichtet.

Japans Wehrmacht war zwar derjenigen der anderen Asiaten an Güte dank der Annahme europäischen Systems überlegen, zu einem Kriege gegen eine europäische Macht aber, namentlich auf dem Wasser, wenig geeignet. Rußlands Kräfte lagen fast vollständig in Europa massiert, die in Ostasien befindlichen Landtruppen waren unzureichend, und jede Verstärkung braucht bei dem Fehlen der Bahnverbindung lange Zeiten.

Ehe eine gewaltsame Auseinandersetzung möglich war, mußte daher beiderseits ein vollkommen neuer Aufbau der Machtmittel vorgenommen werden.

Daß bei der Art der Gegensätze nur die Macht die Entscheidung bringen konnte, darüber waren sich beide Gegner von vornherein klar, und so haben sie seit 1895 ununterbrochen mit Energie und enormem Geldaufwande zielbewußt für den Krieg gerüstet. Hierbei hatten beide mit der Schwierigkeit unzulänglich entwickelter Industrie zu kämpfen und waren gezwungen, zur Herstellung ihres Kriegsbedarfs die Arbeit und den guten Willen des Auslandes mit erheblichen Teilen ihres Nationalvermögens zu erkaufen. Beide befanden sich auch dauernd in ungünstiger Finanzlage. Trotzdem haben sie gewaltige Summen in ihre Kriegsrüstung hineingesteckt eingedenk der alten Wahrheit, daß man das Leben erst gesichert haben muß, ehe man es genießen kann. Freilich wurde die Bereitstellung dieser Mittel der russischen Regierung durch die absolute Regierungsform, der japanischen durch den kriegerischen Geist des Volkes erleichtert. Von der Notwendigkeit der militärischen Aufwendungen brauchten bei jener nur einige Wenige überzeugt werden, und diese hatten ein Volk hinter sich, das in seiner Gesamtheit sich derselben ohne weiteres bewußt war.

Rußlands Kräfte waren gleichzeitig in politischen Arbeiten an einer Reihe von anderen Stellen tätig, am Balkan, in Finnland, Persien, Afghanistan, Tibet und in der Ordnung des eignen Innern, während Japan alle seine geistigen, wirtschaftlichen und finanziellen Kräfte auf das einzige Ziel, den Krieg gegen Rußland, sammeln konnte. Aber auch nur unter diesen Umständen konnte natürlich das 50-Millionen-Reich an einen Wettlauf mit dem 140-Millionen-Reich denken.

Ein wesentlicher Unterschied in der Art, wie die Rüstungen betrieben wurden, scheint aber darin bestanden zu haben, daß Rußland rüstete, um den Krieg zu vermeiden, Japan, um ihn führen zu können. Der Gedanke, daß der Krieg durch Entfaltung genügender Macht im Frieden und, wenn noch nötig, diplomatischer Kunstfertigkeit vermieden und doch die politische Absicht erreicht werden könnte, mußte in die

Digitized by Google

militärische Rüstungsarbeit ein Moment der Lauheit bringen. Er erleichtert denjenigen, welche Geld für andere Zwecke freizumachen wünschen, Beschränkungen der Ausgaben für die Rüstungen plausibel zu machen und die Gefahr, daß mehr Wert auf das Aussehen als auf die Kriegsbrauchbarkeit der Kriegsmittel, mehr auf das Material als auf die personelle Leistungsfähigkeit der Streitkräfte gelegt wird, liegt in ihm natürlich begründet. Wenn man hingegen weiß, daß der Krieg geführt werden muß, so treten von selbst alle anderen Rücksichten zurück und alle Vorbereitungen werden ohne weiteres von dem einen Gesichtspunkte geleitet, der Nützlichkeit für den Krieg.

So mußte der unmittelbare Ausblick auf den Krieg die Japaner bei allen ihren Maßnahmen klarer, bestimmter und sicherer führen, als dies bei den Russen der Fall war.

Im folgenden soll ein Überblick über die Rüstungen bis zur Mobilmachung gegeben werden.

8. Japan.

Allgemeines Programm.

Wie in der politischen Vorgeschichte (Aprilheft der „Marine-Rundschau") erwähnt, wollte das japanische Volk bereits auf den russischen Einspruch gegen den Frieden von Shimonoseki mit den Waffen antworten. Die Regierung vermied den Krieg, benutzte aber die Volksstimmung zur Einbringung eines umfassenden Programms über den Ausbau der Wehrkraft, welches 1896 von der Volksvertretung angenommen wurde.

Man sagte sich, Japan bedürfe in erster Linie einer Flotte von solcher Stärke daß ihm die Seeherrschaft in den ostasiatischen Gewässern auch der am stärksten dort vertretenen europäischen Macht gegenüber gesichert sei. Durch die Seeherrschaft konnte das Inselreich am besten gegen feindliche Invasion geschützt werden, gleichzeitig bildete sie aber die notwendige Brücke für einen Angriffskrieg auf die ostasiatischen Besitzungen des europäischen Gegners. Für diesen Angriff, der zur siegreichen Beendigung eines jeden Krieges notwendig sei, mußte weiter ein starkes Heer, und da dieses stets erst über über das Meer geschafft werden mußte, eine entsprechend große Transportflotte vorhanden sein. Schließlich betonte man, daß sämtliche zur Erhaltung und Verstärkung der Kriegsmittel erforderlichen Industrien im Lande selbst vorhanden sein müßten, damit die Möglichkeit, sie scharf zu halten oder nach Bedarf zu vermehren, nicht vom guten Willen anderer Nationen oder der Sicherheit der Seezufuhren abhängig wurde.

Dementsprechend wurden für die folgenden 8 Jahre, also bis 1904, folgende Geldmittel ausgesetzt:

Für den Bau von Kriegsschiffen und Werften .	500	Millionen Mark,
für Vergrößerung der Armee und Ausbau eines Festungssystems	216	= =
zur Hebung der Dampfschiffahrt und anderer für den Krieg wichtiger Industrien	187	= =
zum Ausbau des Eisenbahnnetzes	234	= =
Im ganzen im Interesse der Wehrmacht . .	1137	Millionen Mark.

Digitized by Google

Der chinesische Krieg hatte bis Ende 1895 483 Millionen Mark gekostet und eine Kriegsentschädigung von 761 Millionen Mark eingebracht. Man beschloß nun, die bereits während des Krieges aufgenommenen zwei Kriegsanleihen nicht aus der Kriegsentschädigung zurückzuzahlen, vielmehr im Frühjahr 1896 noch eine dritte Kriegsanleihe aufzunehmen und nur einen kleinen Rest der wirklichen Kriegskosten aus der Entschädigung direkt zu begleichen. Der Hauptteil von 557 Millionen Mark wurde für die Finanzierung des Wehrprogramms verwendet, dessen andere Hälfte durch Anleihen in den Jahren 1895 bis 1903 gedeckt werden mußte.

Um die mit den Vergrößerungen wachsenden ordentlichen Etats der Marine, des Heeres, der öffentlichen Arbeiten, des Handels und die Zinsen der Staatsschulden tragen zu können, sollte die 1894 eingeführte Kriegssteuer (erhöhte Grundsteuer) beibehalten werden. Bald zeigte sich aber, daß das noch nicht ausreichte, schon 1896 wurde eine neue Sakesteuer, 1897 erhöhte Grundsteuer, 1898 Tabaksmonopol eingeführt, um die gewaltig wachsenden Ausgaben des Budgets zu balancieren.

Tatsächlich sind die ordentlichen Ausgaben von 147,5 Millionen im Jahre 1895/96 auf 373 Millionen im Jahre 1902/03 und die inneren Steuern von 2,5 Mark auf 8 Mark pro Kopf der Bevölkerung gestiegen. Trotz dieser starken Belastung hielt aber schon im Jahre 1901 eine starke Partei eine weitere Vermehrung der Flotte für 200 bis 300 Millionen Mark für notwendig und durchführbar und scheute sich keinen Augenblick, dafür einzutreten.

Der Umstand, daß Rußland ein Flottenbauprogramm in Angriff genommen hatte, welches das japanische noch überbieten sollte, sowie eine plötzliche Leidenschaftlichkeit Frankreichs gegen Japan scheinen den neuen Anstoß gegeben zu haben; die raschen Fortschritte Rußlands nach dem Boxerkrieg machten die Frage akut.

Man stellte jetzt als Maßstab für die Stärke der japanischen Flotte Überlegenheit gegenüber den beiden am stärksten in Ostasien vertretenen Mächten auf. Eigentümlicherweise wurde an diesem Two Power Standard für Ostasien auch nach dem Bündnis mit England festgehalten, denn als die Regierung die Sache in die Hand genommen und 1902 einen neuen Flottengesetzentwurf einbrachte, legte sie offiziell diesen Maßstab zugrunde. Dieser Entwurf fiel beim Reichstag durch, und der letztere wurde am 28. Dezember 1902 aufgelöst. Es scheint, als ob die Ablehnung weniger aus Mangel an Opfermut für die nationale Wehrkraft geschah, als aus Mißtrauen gegen die Fähigkeit der Regierung, diese zu gebrauchen. Man war unzufrieden, daß Japan dem offenkundigen weiteren Vordringen der russischen Macht nicht schärfer entgegentrat, und sagte sich, wozu sollen wir immer neue Kriegsmittel bewilligen, wenn doch kein Krieg geführt wird. Die Regierung ließ sich jedoch nicht beirren, berief im Mai 1903 einen neuen Reichstag und brachte mit ihm im Juni ein Gesetz zustande, nach dem in 10 Jahren 241 Millionen Mark zur weiteren Verstärkung der Flotte aufgewendet werden, dazu die bisherige hohe Besteuerung beibehalten, einige Arbeiten auf anderem Gebiet aus dem früheren Programm zurückgestellt werden sollten.

Infolge der aufs äußerste gewachsenen Spannung wollte man 1904 das Programm noch auf 5 Jahre zusammenschieben. Als aber gerade die beiden ersten Linienschiffe in Bestellung gegeben waren, brach der Krieg aus.

Digitized by Google

Die Flotte.

Der Ausbau der Flotte erstreckte sich auf

Schaffung einer modernen Schlachtflotte,
Heranbildung des Personals,
Ausbau der Kriegshäfen,
Anlage von Kohlenstationen.

Während des Krieges mit China besaß Japan noch kein seiner Zeit entsprechendes Linienschiff. Geschwindigkeit und Stärke der Armierung waren in der Typenbestimmung einseitig bevorzugt worden; acht Panzerdeckschiffe mittleren Deplacements von großer Geschwindigkeit und reichlichen Schnellladekanonen, zum Teil sogar schwerer Artillerie, bildeten den Kern der Schlachtflotte. Diese gewannen zwar die Schlacht am Jalu, aber sie konnten weder die beiden unserer „Baden"-Klasse ähnlichen chinesischen Panzer vernichten, noch ihrer großen Verletzlichkeit wegen in den Kämpfen um die feindlichen Kriegshäfen wesentliches leisten.

Ein Wechsel in den Anschauungen über die Typenfrage hatte schon kurz vor dem Ausbruch des Krieges dazu geführt, in England zwei für die damalige Zeit erstklassige Panzerlinienschiffe („Fuji" und „Yashima") in Bau zu geben, welche aber erst 1897 verwendungsbereit wurden. Durch die Kriegserfahrung in der Überzeugung vom Wert des stark gepanzerten Schiffes — wie es im damaligen russischen Ostasiengeschwader schon reichlich vertreten war — befestigt, beschloß man nun mit den durch das große Wehrprogramm gegebenen Mitteln eine nach europäischen Gesichtspunkten zusammengesetzte Schlachtflotte zu schaffen, deren Typen den modernsten der Europäer mindestens gewachsen, wenn nicht an Offensivkraft noch überlegen sein sollten. Auf die Höhe der Kosten der Einheit wurde keine Rücksicht genommen. In 8 Jahren sollten gebaut werden:

4 Linienschiffe („Shikishima", „Hatsuse", „Asahi", „Mikasa"),
6 große Panzerkreuzer („Asama", „Yakumo", „Tokiwa", „Idzumo", „Iwate", „Azuma"),
3 Kreuzer 2. Klasse (Takasago", „Kasagi", „Tschitose"),
4 Kreuzer 3. Klasse („Akashi", „Niitaka", „Tsushima", „Otawa"),
2 Avisos (Miyako", „Tschihaya"),
19 große Torpedoboote,
63 Küstentorpedoboote.

Der Bau wurde so verteilt, daß der Kern dieser Flotte, nämlich sämtliche Linienschiffe und großen Kreuzer sowie die Hälfte der kleinen Kreuzer, bereits von 1901 an verwendungsbereit wurde, die folgenden 3 Jahre zur Verfügung standen um das Personal mit ihrer Handhabung vertraut zu machen, und somit mit dem Schlußjahr des Wehrprogramms die neue Flotte nicht nur in materieller, sondern auch in personeller Beziehung für den Kriegsgebrauch fertig war.

Von den vor dem Programm entstandenen Schiffen wurden noch die beiden Linienschiffe „Fuji" und „Yashima", der besonders schnell ausgefallene Kreuzer „Yoshino" und der Aviso „Hayeyama" in die neue Flotte mit hinübergenommen, so daß diese bei Ausbruch des Krieges zählte:

Digitized by Google

6 Linienschiffe,
6 große Kreuzer,
8 kleine Kreuzer (davon „Ottawa", deren Fertigstellung erst für 1904 geplant war, noch im Bau),
3 Avisos,
19 große Torpedoboote.

Die älteren Schiffe schieden entsprechend dem Zugang an neuen aus der ersten Kampflinie aus, wurden aber zur Verwendung für die große Zahlen aber weniger Gefechtsstärke fordernden Aufgaben nach der Entscheidung über die Seeherrschaft instandgehalten bezw. umgebaut. Folgende Zahlen zeigen den Stand an verwendungsfertigen Schiffen:

	1894 (Japan.-chin. Krieg)	1895	1897	1900 (Boxerkrieg)	1902	Ende 1903
Schlachtflotte für den Kampf um die Seeherrschaft:						
Linienschiffe	—	1*)	3	3	6	6
Panzerkreuzer	—	—	—	1	6	6
Kleine Kreuzer	8	9*)	10	9	5	7
Avisos	1	1	2	2	3	3
Große Torpedoboote	—	—	—	6	13	19
Für Küstenverteidigung bezw. Unternehmungen nach Erlangung der Seeherrschaft:						
Alte gepanzerte Schiffe	3	4*)	4	4	5	5
Alte Panzerdeckschiffe	—	—	—	3	9	9
Alte ungepanzerte Kreuzer	7	7	7	7	7	7
Kanonenboote	6	13*)	13	13	13	13
Hafen- und Küstentorpedoboote	23	25*)	25	30	61	68

Das Flottengesetz vom Juni 1903 sieht an weiteren Neubauten vor:
3 Linienschiffe,
3 große Kreuzer,
2 kleine Kreuzer,
etwa 15 große und 50 kleine Torpedoboote.

In Bau gegeben sind davon 2 Linienschiffe („Katori" und „Kashima") mit der Bedingung der Ablieferung in 27 Monaten.

Als gegen Ende 1903 die Kriegsgefahr immer näher rückte, sah sich Japan noch nach einer außerordentlichen Verstärkung durch Ankauf fertiger Schiffe um. Die Möglichkeit war geboten dadurch, daß Chile und Argentinien in Verfolg ihres am 28. Mai 1902 geschlossenen Abrüstungsvertrages ihre Neubauten (zwei chilenische Linienschiffe in England und zwei argentinische Panzerkreuzer in Genua) zu verkaufen und weitere Teile ihrer Flotte (Chile den „Kapitän Prat", Argentinien den „Garibaldi" und „Pueyrredon") dauernd abgerüstet hatten. Japan kaufte noch vor Eröffnung des Krieges die in Genua befindlichen argentinischen Schiffe („Nishin" und „Kassuga")

*) Durch den Krieg verloren: 2 Torpedoboote; — erbeutet: 1 Linienschiff, 1 altes gepanzertes Schiff, 7 Kanonenboote, 4 Torpedoboote; — von Chile durch Firma Flint & Co. gekauft, aber erst nach dem Kriege erhalten: 1 kleiner Kreuzer.

Digitized by Google

und versuchte auch, die abgerüsteten Schiffe durch Vermittlung des amerikanischen Kaufhauses Flint & Co. zu erwerben, was jedoch dadurch scheiterte, daß sich die Besitzer gegen den Weiterverkauf an eine kriegführende Macht sicherten.

Die starke Vergrößerung des Schiffsbestandes machte seit dem chinesischen Kriege eine Verdoppelung des aktiven Personals, des Einstellungskontingents an Mannschaften, Offizier- und Ingenieuranwärtern und entsprechende Vergrößerung der Schulbetriebe nötig, wofür folgende Zahlen ein Bild geben:

Personalstärke:

1893	14 852	1902	30 900
1901	23 964	1903	30 200
	Anfang 1904	35 600.	

Mannschaftseinstellung um 1896 durchschnittlich . . .	2000,
Mannschaftseinstellung von 1900 an durchschnittlich .	4900,
Kadetteneinstellung von 1900 an durchschnittlich . . .	200,
Ingenieurkadettenersatz von 1900 an durchschnittlich .	60.

Zur Sicherung gründlicher Durchbildung des wehrpflichtigen Personals wurde im Gegensatz zur Armee vierjährige aktive Dienstzeit beibehalten. Um stabile Besatzungen und tüchtige Spezialisten zu erhalten, wurde die Annahme von Freiwilligen (mit achtjähriger Dienstverpflichtung) so weit bevorzugt, daß diese in den letzten Jahren über die Hälfte des Einstellungskontingents ausmachten.

Zur Schaffung von Reserveoffizieren wurde eine Handelsmarineschule eingerichtet, welche halb auf Staatskosten Offiziere und leitende Maschinisten für den Dienst auf Handelsdampfern, aber gleichzeitig auch im Gebrauch der Kriegsschiffswaffen ausbildet.

Große Energie und reichliche Geldmittel wurden auf die unmittelbare Kriegsausbildung verwendet, so namentlich für die Schießübungen und Torpedobootsmanöver. Ein stehendes Geschwader aus den jeweilig neuesten Schiffen wurde Schule für die Geschwaderausbildung; viermalig im Jahre wurden Manöver durchgeführt, darunter ein größeres unter Verstärkung der Indienststellungen und im Verein mit Küstenbefestigungen oder der Armee, die Gelegenheit des Boxerkrieges zu einer großartigen Mobilmachungsübung für die ganze Flotte verwendet.

Alles in allem wurden die ganzen Jahre des Friedens zu einer außerordentlich ernst genommenen systematischen Schulung des Personals für den Krieg aufs äußerste ausgenutzt, was um so bewunderungswürdiger erscheinen muß, wenn man in Betracht zieht, daß bei den vielseitigen Aufgaben, die zu erfüllen waren, die richtige Einteilung der verfügbaren Mittel nicht leicht gewesen sein kann.

Mit einem großen Kaisermanöver im Frühjahr 1903 erreichte die personelle Kriegsvorbereitung der Marine eine Art von Abschluß; ein stehendes Geschwader von 2 Linienschiffen, 3 großen, 4 kleinen Kreuzern blieb in Dienst. Die übrigen Schiffe wurden außer Dienst gestellt, aber wegen der sich steigernden politischen Spannung auf den Werften sofort gründlich überholt und in den folgenden Monaten eins nach dem andern wieder eingereiht.

Digitized by Google

Schon Ende September 1903 war die eigentliche Schlachtflotte vollständig im Dienst, eine Mobilmachung war später nur noch bezüglich der Torpedoboote und des Beiwerks der Flotte notwendig.

An Kriegshäfen waren zur Zeit des chinesischen Krieges drei vorhanden: einer für die Ostküste (Yokusuka), einer für den Süden (Sasebo) und einer (Kure) für die Inlandsee, die natürliche Defensivstellung der japanischen Flotte im Kriege mit einem überlegenen Gegner.

Auf Grund des Wehrprogramms wurde eine Kommission beauftragt, geeignete Plätze zur Anlage je eines weiteren Kriegshafens für den Norden und für die Westküste auszuwählen. Später scheint dann einer davon fallen gelassen zu sein, und es ist nur Maizuru an der Westküste ausgebaut und am 1. Oktober 1901 eröffnet worden.

Während die drei alten Kriegshäfen von sehr verschiedener Leistungsfähigkeit waren, wurden nun alle vier nach gleichen Gesichtspunkten ausgestattet, so daß die Flotte in jedem eine für alle Reparaturarbeiten ausreichende Werft, ein Dock für die größten Linienschiffe, mehrere für die kleinen Schiffe und Torpedoboote, ferner große Kohlenvorräte, Schiffsausrüstungs-, Munitions-, Proviant- und Mannschaftsdepots vorfindet. Ein Teil dieser Arbeit sollte allerdings erst im Jahre 1904 vollendet werden und wird daher für den ersten Teil des Krieges vermutlich noch nicht beendet gewesen sein.

Neu angelegt wurden ferner drei Kriegshäfen zweiter Klasse; geeignet als Stützpunkte für Torpedoboote oder detachierte Kreuzer: Ominato an der Tsugarustraße, Takeshiki in der Koreastraße und Makung in der Formosastraße.

Die Hilfsmittel des Landes an Kohlen wurden einer genauen Prüfung unterzogen und an den Küstenstrecken, wo die Bedürfnisse der Handelsschiffahrt nicht schon das Vorhandensein genügender Kohlenlager sicherten, Marinelager angelegt, unter andern auch für verschlagene oder detachierte Schiffe auf den japanischen Inselreihen der Kurilen- und Riukiu-Inseln, ferner ein Zeichen, wie folgerichtig die Rüstung auf die bestimmte jetzt eingetretene Kriegslage zugeschnitten worden ist, in Tschemulpo, Masampho, Fusan und anderen koreanischen Häfen.

Das Heer.

Das japanische Heer bestand während des Krieges mit China aus einer Garde- und sechs Provinzialdivisionen.

Auf Grund des Wehrprogramms wurde durch einen Armeereformplan vom 16. März 1896 eine Verdoppelung der Provinzialdivisionen bis zum Jahre 1903 in Aussicht genommen.

Schon Ende 1900 waren die sämtlichen neuen Formationen aufgestellt, in den folgenden Jahren wurden noch einige, im Plan noch nicht vorgesehene moderne Spezialtruppen formiert — wie Telegraphenbataillone, Maschinengewehrabteilungen, schwere Artillerie des Feldheeres —, im übrigen aber die Zeit zur inneren Festigung der neuen Truppen und zur Kriegsausbildung ausgenutzt.

Zur Übung der größeren Verbände wurden jährlich Kaisermanöver eingeführt, bei denen anfangs je 1, im Jahre 1903 je $1^1/_2$ Divisionen gegeneinanderstanden. Stets sammelte der eine der Gegner die Erfahrungen für das Ansetzen, der andere für die Abwehr einer Invasion.

Digitized by Google

So war auch das neugeschaffene Heer mit dem Schlußjahr des Verstärkungsplanes nicht nur vorhanden, sondern schlagfertig.

Mit großem Eifer wurden alle Fortschritte im Waffenwesen der Europäer verfolgt. Um aber nicht abhängig zu bleiben, wurden dieselben nicht einfach übernommen, sondern verarbeitet, durchprobiert, verändert und dann, soweit möglich, in Japan selbst nachgemacht.

Nachdem nach dem chinesischen Kriege zunächst ein 8 mm-Muratagewehr eingeführt war, wurde 1898 eine vollständige Neubewaffnung mit einem 6,5 mm-, dem Meidjigewehr, vorgenommen und bis 1900 durchgeführt. Im Boxeraufstand wurde ein bei Krupp gebautes 7,5 cm-Schnelladegeschütz „japanischen Modells" der Kriegsprobe unterworfen und, da es sich bewährte, bis Mitte 1903 die ganze Feldartillerie damit ausgerüstet.

Viele Mühe ist auf Sicherung des Pferdebedarfs für das Heer verwendet Da Japan selbst wenig kriegstüchtige Pferde hat, half man sich mit Anlage von Staatsgestüten und brachte den Friedensstand an Pferden so hoch, daß für die Mobilmachung nur eine geringe Vermehrung erforderlich ist. Über den Umfang der Heeresvermehrung folgende Zahlen:

	Ende 1893:	Ende 1903:
Friedenspräsenzstärke	63 000	145 000
Reserven	94 700	247 800
Landwehr	106 000	110 500
Kriegsstärke:	263 700	503 300

Heeresbudget 1893:	53	Millionen Mark
1901:	106	" "
1903:	92,3	" "

Die Wichtigkeit des heimischen Eisenbahnnetzes für die Versammlung des Heeres, sei es zum überseeischen Angriff, sei es zum Bekämpfen einer feindlicher Invasion, haben die Japaner nicht außer acht gelassen. Freilich ist das fertige Netz nach europäischen Begriffen noch recht unvollkommen. Bei Ausbruch des Krieges bestand es im wesentlichen aus einem großen zweigleisigen Strang, parallel der Ost- und Südküste der Hauptinsel, außerdem in jedem Divisionsbezirk ein oder zwei kurze Zweige aus der Mitte nach der Küste und ebensoviel zur Verbindung mit dem Hauptstrang. Endlich haben die Hauptindustrie- und Kohlengebiete Anschlußbahnen.

Für die Landesbefestigung wurde ein einheitlicher Plan ausgearbeitet.

Befestigt wurden:

a) Die Binnenlandsee. Durch starke Befestigung des Ost- und Westeinganges sowie der Engen bei Tadanumi sind hier große gesicherte Wasserbecken geschaffen, die ebenso bequem für den Aufmarsch von Transportgeschwadern zu überseeischer Expedition, wie günstig für die Aufstellung einer Defensivflotte zur Beunruhigung eines übermächtigen Seeangreifers sind.

Gleichzeitig schützt dies System die großen an der Binnenlandsee gelegenen Handelszentren Kobe, Hiogo, Osaka, Schimonoseki.

Digitized by Google

b) Die Kriegshäfen I. und II. Klasse zur lokalen Sicherung der in ihnen befindlichen maritimen Einrichtungen und Werke.

Die den Zugang nach Yokohama und Tokio sperrenden Befestigungen von Yokosuka sichern gleichzeitig die Landeshauptstadt mit ihrem Hafen.

c) Die durch die Befestigungen zu a und b noch nicht geschützten großen Handelshäfen Nagasaki und Hakodate.

Wie weit die geplanten Werke bis zum Kriege vollendet waren, entzieht sich, der Natur der Sache nach, der öffentlichen Kenntnis.

Seetransportwesen.

Um die Armee zum Angriffskriege über See voll ausnutzen zu können, mußte, entsprechend ihrer Vergrößerung, der Bestand an seegehenden nationalen Dampfern in die Höhe gebracht werden.

Hierbei wollte man gleichzeitig erreichen, daß bei den Neubauten auf die Verwendung im Kriege Rücksicht genommen wurde.

Zu diesem Zwecke wurde 1895 ein Schiffahrtssubventionsgesetz erlassen. Nach diesem erhielt jeder Dampfer über 1000 Tonnen, der von Japanern für Japaner nach Vorschrift und unter Kontrolle der Regierung gebaut wurde, für die Tonne 42 Mark, und für die Pferdekraft 10,5 Mark Prämie, ferner jeder Schiffsreeder, der sich verpflichtete, seine noch nicht 15 Jahre alten Schiffe über 1000 Tonnen im Kriegsfalle der Regierung gegen Entschädigung zur Verfügung zu stellen, für jede 1000 Seemeilen, die eins seiner Schiffe mit mindestens 10 Seemeilen Geschwindigkeit im Frieden zurücklegte, 52,5 Mark, welche Summe für größere Durchschnittsfahrten und Tonnengehalt über 1500 noch erhöht wurde.

Der Erfolg war, daß die Zahl der Dampferbauten in Japan stieg, alle nach den Regierungsvorschriften gebaut wurden und alle Reedereien für ihre Schiffe die Verpflichtung der Kriegsleistung übernahmen.

Folgende Zahlen zeigen das Steigen des Bestandes an Dampfern über 1000 Tonnen:

Dampfer von	1000 bis 2000	2000 bis 3000	3000 bis 5000	über 5000	Gesamtzahl	Gesamt-Tonnage
1893	43	11	2	1	57	92 398
1895	58	40	15	1	114	331 374
1903	81	60	21	20	182	ca. 600 000

Nimmt man auch an, daß beim Kriegsausbruch ein Teil dieser Dampfer nicht in der Heimat, ein anderer in Reparatur sein wird, und daß die Kriegsflotte ihren Bedarf an Hilfskreuzern, Kohlen-, Munition-, Wasser-, Hospital- und sonstigen Troßschiffen aus der Gesamtzahl vorweg nehmen wird, so wird doch noch der gleichzeitige Transport von 2 bis 3 Divisionen mit Zubehör durch die jetzt erreichte Zahl gesichert sein.

Freilich sind die für die Beschaffung dieser Hilfsflotte von der Regierung aufgewandten Geldmittel nicht gering. Die jährlich zu zahlenden Subventionen und Prämien betrugen zeitweise über 15 Millionen Mark.

Digitized by Google

Sonstige militärische Maßnahmen.

Andauernde Arbeit wurde auf die Erforschung des Kriegsschauplatzes für den Krieg gegen Rußland verwendet. Alle strategisch wichtigen Teile Koreas sind von Japanern vermessen und bereist worden, Karten von Korea, der Mandschurei, dem Küstengebiet hergestellt, Ströme japanischer Einwanderer haben sich an den militärisch wichtigen Stellen Koreas niedergelassen, beim Ausbau der russischen Städte und Eisenbahnen Arbeit gesucht und sind dabei mit der Regierung in der Heimat in steter Verbindung geblieben. Die größeren Kolonien erhielten eine straffe nationale Organisation unter der Leitung der Konsuln.

Telegraph und Eisenbahn Koreas wurden von Japanern bedient.

Während der letzten Monate des Jahres 1903 wurden vollständige Verpflegungsdepots durch japanische Sendlinge in Korea angelegt, Anfang Februar der Telegraphenverkehr daselbst gleichzeitig mit dem in der Heimat gesperrt.

Ende Januar wurden sämtliche Kauffahrteischiffe aufgefordert, in den Häfen zu bleiben, die außerhalb der Heimat befindlichen in den Schutz neutraler Häfen zu gehen, und endlich die japanischen Untertanen, soweit sie nicht als Spione oder mit Anschlägen gegen die Eisenbahnen nützlich werden konnten, durch die Konsuln aus den russischen Gebieten herausgenommen.

Politische Kriegsvorbereitung.

So ließen die militärischen Vorbereitungen für den Krieg an Gründlichkeit nichts zu wünschen übrig.

Aber auch politisch hat Japan die Jahre nach dem Frieden von Schimonoseki ausgenutzt. Es mußte ihm darauf ankommen, einmal, daß Rußland für den Krieg keinen Bundesgenossen hatte, und zweitens, daß seine Kräfte durch anderweitige Verwicklungen geteilt und geschwächt wurden.

Zum ersten Zweck suchte und fand Japan Anschluß an England, dessen Interessen insofern den eigenen gleich waren, als beide vor allem andern das russische Vordringen in Ostasien hemmen mußten. Durch den Bundesvertrag vom 30. Januar 1902 verpflichtete sich England, auf Japans Seite zu treten, sobald Rußland für den Krieg einen Bundesgenossen fand. Darin lag schon eine ziemliche Abschreckung. Man ließ es aber dabei nicht bewenden; England begann im Jahre 1903 das Rußland am nächsten stehende Frankreich aus der russischen Freundschaft herauszuziehen, was ihm auch vollständig gelang.

Auf der anderen Seite wird Japan das natürliche Bestreben gehabt haben, auch China zum Kriege gegen Rußland zu bewegen, wäre doch der von ihm aufgestellte Kriegszweck — Rückgabe der Mandschurei an China — vielmehr eine China als Japan zukommende Aufgabe. Hier scheint aber der eigene Verbündete, England, andern Sinnes gewesen zu sein, vielleicht drohte auch eine Bewegung Chinas noch anderen Interessenten Handhaben zur Einmischung zu geben (z. B. Amerika), und so mußte Japan sich bequemen, wenigstens vor der Öffentlichkeit für die Neutralität Chinas einzutreten. Unter der Hand hat es um so eifriger dafür gesorgt, daß trotz der offiziellen Neutralität der chinesischen Regierung deren Untertanen die russische Kriegführung erschwerten, denn im Augenblick des Kriegsausbruches begann es an der ganzen mongolischen Grenze zu gären, und die

Digitized by Google

chinesischen Kerntruppen marschierten an der Grenze der Mandschurei auf, Rußland dadurch zum mindesten zur Bereitstellung von Truppen auch nach dieser Richtung zwingend.

Auch für Aufwiegelung von unsicheren Elementen im eigenen Lande des Gegners war Vorsorge getroffen. Die Chunguſen in der Mandschurei begannen Überfälle auf russische Militärposten und auf die Eisenbahnen, und im Altai trat mit Beginn des Krieges ein neuer Prophet auf, der in fortdauernder Nachrichtenverbindung mit den Japanern Anhänger für eine neue Zeit und ein neues Reich sammelte. Schließlich steht vielleicht auch der englische Vorstoß gegen Tibet bei den Beziehungen des Zaren zu diesem Lande und bei dem Einfluß des Dalai Lama auf die burjätischen Bewohner des Transbaikalgebietes nicht ganz außer Zusammenhang mit dem Kriege.

Finanzielle Rüstung.

Zur erfolgreichen Durchführung eines Krieges gehört außer günstiger politischer Konstellation und einer schlagfertigen Streitmacht auch noch Geld, und zwar nach altem Sprichwort viel Geld. Dieses scheint nun aber der Punkt zu sein, in welchem die japanische Rüstung am wenigsten gelungen ist.

Zwar haben die japanischen Staatsmänner die Notwendigkeit der Hebung der Finanzkraft des Landes gerade mit Rücksicht auf das Endziel aller ihrer Ideen — den Krieg — nicht verkannt. Da die Erträge der Landwirtschaft, welche schon durchweg in der intensivsten Form, der Gartenwirtschaft, arbeitet, nicht mehr gesteigert werden konnten, so wurde mit europäischen Studien, Belehrung, Unterstützungen und Privilegien, Verkehrs- und Zollpolitik auf Ausbau von Industrie, Schiffahrt und Handel hingewirkt. Fortschritte wurden auch gemacht, so namentlich in der Ausbreitung der Schiffahrt und des Handels. Die große Dampfergesellschaft Nippon Yusen Kaisha mit jetzt 78 Schiffen, davon 15 über 6000 Reg.-Tonnen, richtete nach und nach feste Linien nach Indien, Australien, Amerika und sogar Europa ein, die Toyo Kisen Kaisha beteiligte sich am Schnelldampferverkehr von Ostasien nach Amerika, der Verkehr zwischen den ostasiatischen Ländern unter sich und die Flußdampfschiffahrt in China kamen immer mehr unter japanische Flagge. Aber da der größere Teil dieser Unternehmungen nur durch die starken Staatszuschüsse rentabel blieb, so kam in Wahrheit dabei nicht mehr Geld ins Land hinein, sondern das Nationalvermögen wechselte nur die Hände zwischen den Steuerzahlern und den Aktionären.

Die Schiffswerften nahmen zu an Anzahl und Größe, aber das erforderliche Material, namentlich Eisen und Stahl, mußten sie größtenteils für teures Geld aus dem Auslande beziehen, da die Eisenindustrie des Landes noch nicht hochgekommen ist. Es fehlen hierzu vor allem die Erze im Lande, und Kohle ist zwar auf Hokkaido und Kiushiu vorhanden, scheint aber doch bei weitem nicht die Hoffnungen erfüllt zu haben, die 1896 an sie geknüpft wurden. Denn trotz aller Bemühungen, durch äußerst geringe Preise die gesamte Versorgung der ostasiatischen Schiffahrt in die Hand zu bekommen, fahren noch heute alle größeren Dampfer, selbst japanische, mit englischer Kohle.

Auch die Eisenbahnen rentieren sich heute noch wenig.

Was aber auch an Gewinn zusammenkam, das ging größtenteils wieder drauf für die großen Abgaben, die der Staat brauchte, um seine vielen Unterstützungen, die

Digitized by Google

Zinsen der immer wachsenden Staatsschuld und seine unverhältnismäßig großen militärischen Rüstungen zu tragen.

Die Staatsschuld sollte nach dem allgemeinen Finanzprogramm von 1903 ab rückläufig werden, das trat aber keineswegs ein, vielmehr mußten im selben Jahre wieder neue Anleihen aufgenommen werden.

Ein Kriegsschatz war nicht vorhanden.

So trat trotz aller Anstrengungen zum Industriestaat Japan als ein armes Land in den Krieg, und sein Kredit war gering, weil seine ganze industrielle Entwicklung von gewichtigen Stimmen als Treibhauskultur angesehen wurde.

Es mag dies einer der Gründe gewesen sein, weshalb die Regierung lange geschwankt hat, zu den Waffen zu greifen, nachdem schon zu Beginn 1903 das Volk mit geradezu drohenden Kundgebungen den Krieg gefordert und Heer und Flotte eigentlich damals schon ebenso weit fertig waren als 1904. Einmal in den Krieg eingetreten, scheint sie sich aber darauf verlassen zu haben, von dem nationalen Opfermut ihrer Untertanen die Hergabe des letzten Pfennigs Privatvermögen für die glückliche Durchführung des Krieges erwarten zu können.

b. Rußland.

Allgemeine Pläne.

Das Fehlen der parlamentarischen Verhandlungen über die Verstärkungen der Wehrkraft bei den Russen erschwert die Erkenntnis des Planmäßigen in deren Ausbau. Es läßt sich nur aus dem tatsächlich Erreichten rückwärts schließen, nicht aber bestimmen, ob das, was sich als fehlend herausstellt, auf Mangel an Voraussicht, Unterschätzung des Gegners oder Nachlässigkeit bei der Ausführung zu setzen ist.

Aus den durchgeführten Maßnahmen läßt sich nun erkennen, daß auch Rußland in den Jahren nach dem chinesisch-japanischen Kriege fast alles, was es an außerordentlichen Geldmitteln für militärische Zwecke verfügbar machen konnte, in die Verstärkung seiner Wehrmacht in Ostasien gesteckt hat. Lassen sich wegen der Vermischung dieser Mittel in den Budgets mit denen für die übrigen Teile des Reichs und wegen der häufigen, in den Voranschlägen gar nicht in Erscheinung tretenden, durch Verordnungen bewirkten Zuschüsse Zahlen hierfür auch nicht angeben, so unterliegt doch keinem Zweifel, daß die Aufwendungen in ihrer Gesamtheit die japanischen wohl noch übertroffen haben.

Rußlands positive Ziele lagen auf dem Festlande; sie zu erreichen, brauchte es Truppen, für deren Stärke es zunächst nur die militärische Kraft der ostasiatischen Festlandvölker zum Maßstab zu nehmen brauchte.

Die japanische Armee — und damit ein japanischer Angriff überhaupt — konnte ferngehalten werden durch eine der japanischen überlegene Flotte. Von entscheidender Bedeutung war es nur, daß auch während eines sich in die Länge ziehenden Krieges und im Falle partieller Mißerfolge die Kräfte in Ostasien dauernd auf der hiernach nötigen Stärke erhalten werden konnten. Dazu mußten einerseits leistungsfähige Verbindungen mit dem europäischen Rußland geschaffen, anderseits mit der Zeit die Hilfsmittel der ostasiatischen Besitzung so gehoben werden, daß die Erhaltung der dortigen Streitkräfte immer unabhängiger von der Heimat wurde.

Digitized by Google

Die russischen Rüstungen liefen dementsprechend hinaus auf:

Schaffung einer starken ostasiatischen Flotte,
Vermehrung der Truppen entsprechend der fortschreitenden Eroberung,
Ausbau der sibirischen Eisenbahn und der ostasiatischen Schiffahrt,
Kolonisation und Hebung der neuen Länder.

Schaffung der ostasiatischen Flotte.

Die eigentliche sibirische Flotte, welche nur aus einer Anzahl alter Kanonenboote besteht, war schon zur Zeit des chinesisch-japanischen Krieges durch ein von der baltischen Flotte detachiertes Geschwader (1 Linienschiff, 3 Panzerkreuzer und eine Anzahl kleinerer Schiffe) verstärkt worden.

Nach der Intervention wurden alle neuen Schiffe der baltischen Flotte, sobald sie fertig geworden, dem ostasiatischen Geschwader zugeteilt. Es waren dies zunächst die großen Panzerkreuzer „Rurik" und „Rossija", die Linienschiffe „Ssissoi Weliki" und „Nawarin" folgten. Als Ersatz war 1896 für die baltische Flotte der Bau zweier neuer Linienschiffe („Pereswjät" und Osljabja") beschlossen.

Nachdem aber erkannt worden, daß Japan auf dem besten Wege war, sich eine moderne Schlachtflotte zu bauen, wurde 1898 unter Zugrundelegung des japanischen Programms ein Flottenplan aufgestellt, nach welchem bis 1904 (neben einigen Schiffen für das Schwarze Meer) offiziell für die baltische Flotte, in Wahrheit aber natürlich für Ostasien, mit einem Aufwande von rund 400 Millionen Mark fertig gestellt werden sollten:

8 Linienschiffe („Zessarewitsch", „Retwisan", „Pobäda", „Alexander III.", „Borodino", „Orel", „Knjäs Sjuwaroff", „Slawa");
8 große Kreuzer („Bajan", „Warjag", „Askold", „Bogatyr", „Diana", „Pallada", „Awrora", „Oleg");
5 kleine Kreuzer („Bojarin", „Almas", „Nowik", „Semtschug", „Jsumrud")
und 30 große Torpedoboote.

Da die russischen Werften zum gleichzeitigen Bau so vieler Schiffe bei weitem nicht ausreichten, wurde das Ausland mit herangezogen: amerikanische, französische, dänische, deutsche Werften erhielten Aufträge.

Bei der Durchführung zeigte sich aber bald ein großer Unterschied gegenüber dem japanischen Vorgehen. Während, wie schon ausgeführt, die japanische Flotte in den Schiffsbauten so früh vor dem Schlußjahr des Programms fertig war, daß noch durchgebildete Besatzungen heranwachsen konnten, waren die Fertigstellungstermine der meisten russischen Schiffe schon im Plane bis in das Schlußjahr des Programms gelegt und verzögerten sich in Wirklichkeit, namentlich auf den russischen Werften, noch darüber hinaus.

So waren denn, als Japan mit seiner in jeder Beziehung fertigen Flotte den Krieg begann, vom russischen Programm nicht weniger als 5 Linienschiffe, 1 großer und 2 kleine Kreuzer noch nicht einmal indienststellungsbereit.

Ein weiterer Unterschied der beiden Programme zeigt sich in den Typen; die Japaner haben nur Linienschiffe größten Deplacements und als große Kreuzer nur

Digitized by Google

Panzerkreuzer gewählt, die Russen Linienschiffe mittleren Deplacements und die großen Kreuzer zumeist nur mit Panzerdeck geschützt.

Es waren in Ostasien verwendungsbereit:

		1895	1897	1900	1902	Ende 1903
Schlachtflotte für den Kampf um die Seeherrschaft	Linienschiffe	1	1	5	4	7
	Panzerkreuzer	3	5	6	3	4
	Große Panzerdeckkreuzer	—	—	–	1	5
	Kleine Kreuzer	2	2	—	—	2
	Große Torpedoboote	2	2	5	10	22
Für Küstenverteidigung und Unternehmungen nach Erringung der Seeherrschaft	Alte gepanzerte Schiffe	—	2	2	2	2
	Alte Panzerdeckschiffe	—	—	—	—	—
	Alte ungepanzerte Kreuzer	4	2	1	2	2
	Kanonenboote	5	5	5	6	6
	Hafen- und Küsten-Torpedoboote	10	10	10	10	10

Wie es scheint, hat auch Rußland 1903 den Gedanken gehabt, seine Seestreitkräfte schnell durch Ankauf fertiger Schiffe zu vermehren. In Betracht wären die beiden in England befindlichen chilenischen Neubauten (jetzt englische Linienschiffe „Swiftsure" und „Triumph") gekommen. Nach dem Abkommen zwischen Chile und Argentinien hatte jedoch der König von England zu den Verkäufen seine Zustimmung zu erteilen. Vielleicht um nicht vor die Frage der Genehmigung des Ankaufs durch Rußland gestellt zu werden, kaufte England selbst die beiden Schiffe in dem Augenblick, als Gerüchte von russischen Absichten auf dieselben auftauchten.

An Kriegshäfen besaß die russische Flotte in Ostasien zur Zeit des chinesisch-japanischen Krieges nur Wladiwostok. Dieser fror aber jährlich vom Dezember bis Ende Februar zu. Japan brauchte also nur den Zeitpunkt abzuwarten, wo die russische Flotte eingefroren war, um das Meer für den überseeischen Angriff frei zu haben. Man half sich russischerseits mit Überwintern des Geschwaders in südlicheren Häfen und mit Offenhalten einer Rinne durch das Eis nach Wladiwostok mittels starker Eisbrecher. Immerhin wäre bei einem Kriegszustand im Winter der Gebrauch der Flotte außerordentlich behindert gewesen.

Als daher Port Arthur in russischen Besitz gekommen, wurde dieses so schnell als möglich zum Hauptkriegshafen ausgebaut. Die von den Japanern nach der Einnahme im chinesischen Kriege zerstörten Seebefestigungen wurden wiederhergestellt und schwer armiert, eine ausgedehnte Landbefestigung an Stelle der chinesischen Feldwerke angelegt. Um genügend Liegeplätze im Innenhafen zu schaffen, wurde aus dem seichten Wasserbecken hinter der Tigerschwanz-Halbinsel ein „Westhafen" ausgebaggert, neue Docks wurden in Angriff genommen, große Vorräte an Munition, Geschützen, Minen aufgestapelt. Die Arbeit war außerordentlich umfangreich und kostspielig. Nicht nur bot das Hinterland keinerlei industrielle Hilfe, und mußte daher alles Nötige erst weither, größtenteils aus Europa, herangeschafft werden, sondern auch die natürlichen Verhältnisse des Platzes waren nichts weniger als günstig für die Benutzung als Stützpunkt einer modernen Flotte.

Digitized by Google

Die Folge davon war, daß beim Ausbruche des Krieges noch manches Wichtige fehlte, so z. B. war ein Docken der größten anwesenden Linienschiffe noch nicht möglich.

Die russischen Truppen in Ostasien.

Für einen ostasiatischen Krieg sind in erster Linie die östlich des Baikalsees stehenden Truppen bestimmt, das nächste Kräftereservoir bildet der Militärbezirk Sibirien, welcher im Frieden nur Stämme zu Reserveformationen enthält, weiterer Nachschub muß aus Europa herangezogen werden.

Folgendes gibt eine Übersicht über die allmähliche Verstärkung der ostasiatischen Truppenmacht:

Östlich des Baikalsees standen für den Krieg zur Verfügung:

		1895	1900 vor dem Krieg	1900 während des Krieges	Sommer 1903
Infanterie- bezw. Schützenbrigaden:		4 (zu 5 Bat., 2 Battr.)	5 (3 zu 8 Bat., 1 Battr., 2 zu 5 Bat., 4 Battr.)	10*) (zu 8 Bat., 1–4 Battr.)	6 (zu 8 Bat., 2–3 Battr.)
Reserve-Infanterie-Brigaden zu 8 Bat.: . .		1	1	2*)	1
Reiterbrigaden:		—	1	5*)	2
Das Transbaikalkasakenheer: . .	Reiter-Reg.	3	6	—	6
	Inf. Bat.	6	4	—	3
	Battr.	3	4	—	2
Das Amurkasakenheer:	Reiter-Reg.	1	1½	—	1½
	Inf. Bat.	1	—	—	—
Das Ussurikasakenheer:	Reiter-Reg.	½	½	—	½

Als im Jahre 1903 die Gefahr des Krieges näher rückte, fehlte infolge der langsamen Fertigstellung der Schiffsbauten die zum Fernhalten der japanischen Armee erforderliche Überlegenheit der Flotte. Wenn die russische Regierung auch hoffte den Krieg, durch Diplomatie vermeiden zu können, so mußte man sich doch auch mit dem Gedanken vertraut machen, daß unter den vorliegenden Umständen gerade das Heer der Träger des Kampfes mit Japan werden konnte. Dazu erschien aber die vorhandene Truppenmacht viel zu schwach, und so wurden bis Ende 1903 zunächst 2 geschlossene europäische Brigaden zur Verstärkung hinausgeschickt, sowie durch Neuaufstellungen aus europäischen Truppen und Zusammenfassung von ostasiatischen Festungstruppen 3 weitere ostasiatische Brigaden formiert, so daß bei Beginn des Krieges, außer den Kasakenheeren 11 Infanterie-, 2 Reiter- und 1 Infanterie-Reservebrigade östlich des Baikalsees standen.

Die Transportverbindungen mit Europa.

Der Bau einer Bahnverbindung des russischen Ostasiens mit dem europäischen Kernland war begonnen worden, ehe noch Japan sich als Gegner Rußlands auf-

*) Aus Europa, Sibirien, Turkestan verstärkt.

Digitized by Google

geworfen hatte. Doch gewann natürlich das Vorhandensein der Bahn für einen Krieg gegen den militärisch kräftigsten Asiatenstaat erhöhte Bedeutung, und mußte daher der Ausblick auf diesen einen neuen Impuls zur Beschleunigung der Fertigstellung und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit geben.

Zur Zeit des Friedens von Shimonoseki war noch kein Teil der Bahn eröffnet.

Bei Beginn des Boxerkrieges war der Weg durch Sibirien bis zum Baikalsee betriebsfähig. Der Aufmarsch der zur Eroberung der Mandschurei bestimmten Truppen war die erste Ernstprobe für die Bahn. Sie hat von Juni bis Oktober 1900 54 410 (rund 500 pro Tag) Personen und 11 407 Pferde befördert. Vom Baikalsee weiter nach Osten geschah der Transport auf den Flüssen, da die begonnene mandschurische Bahn zerstört war. 20 000 Mann sind außerdem über See von Europa nach Wladiwostok bezw. Port Arthur befördert worden.

Die zerstörten Linien durch die Mandschurei wurden unter militärischer Bedeckung sofort wiederhergestellt und waren Ende 1901 für Arbeitszüge wieder fahrbar, im Sommer 1903 konnten sie dem öffentlichen Betriebe übergeben werden.

In der Zwischenzeit ist die Leistungsfähigkeit durch Vermehrung der Weichen, die Sicherheit durch Ersatz der Holzbrücken durch eiserne oder steinerne und der Schutz gegen feindliche Unternehmungen durch Anlage verteidigungsfähiger Wachhäuser verbessert worden.

Die einzige Lücke zur Zeit des Kriegsausbruchs bildete der Baikalsee. Die Bahn, welche als letztes Glied des Baues den See im Süden umfahren sollte, war noch im Anfangsstadium; als vorläufiger Ersatz dafür Trajektverbindung und für den strengsten Frost ein Park von 300 bis 400 Schlitten vorhanden.

Trotz der Fertigstellung der Bahn wurde auch die Seeverbindung mit Europa nicht außer acht gelassen. 1902 wurde der Subventionsvertrag des Staats mit der „Freiwilligen Flotte" auf zehn Jahre verlängert. Diese war damit gegen Zahlung von 1¼ Million Mark jährlich verpflichtet, einen Bestand an 6 großen Schnelldampfern und 10 mittleren Dampfern von 12 Knoten Geschwindigkeit zu halten, im Frieden einen regelmäßigen Dienst zwischen dem Schwarzen Meer, Wladiwostok und Port Arthur zu betreiben und auf Aufforderung jedes ihrer Schiffe zu jeder Zeit der Regierung bezw. Marine zu besonderen Aufgaben zur Verfügung zu stellen.

Es ist bekannt, daß sämtliche Schiffe zum Transport von Truppen eingerichtet und daß Armierungen vorrätig gehalten werden. Der Kohlenvorrat einzelner dieser Schiffe reicht für Reisen bis zu 9000 Seemeilen. Auf diese Weise war — freilich nur unter der Voraussetzung, daß Rußland die See beherrschte — der Bedarf an Transporten für kleinere Truppenverschiebungen und Materialzufuhr über See gesichert; ein Ansetzen einer Invasionsarmee über das Meer lag wohl außerhalb der russischen Absichten.

Für den Troß der Flotte konnte man ferner auf die Dampfer von einigen russischen Schiffahrtsgesellschaften in Ostasien zurückgreifen, welche, ebenfalls durch Staatsbegünstigungen ins Leben gerufen, in Verbindung mit der sibirischen Bahn sich in den russischen und nordchinesischen Küstengewässern sowie in Korea ausbreiteten.

Digitized by Google

Die Hebung des Landes.

Es ist klar, daß die Ausnutzung des Landes durch Ansiedlung und Industrie der Zweck und die militärische Sicherung nur ein Mittel dazu ist. Anderseits kann aber die zur Sicherung notwendige Wehrmacht nur im angebauten und industriell leistungsfähigen Lande feste Wurzeln für einen ausdauernden Widerstand fassen; in der unkultivierten Kolonie bleibt die Länge der Wege bis zu den Kraftquellen der Heimat einem näher wohnenden Gegner gegenüber immer eine Schwäche.

Aus diesem Grunde muß in solchem Falle die wirtschaftliche Hebung der Kolonie als ein Bestandteil der militärischen Rüstung angesehen werden, wenn das auch nicht ihr eigentlicher Zweck ist.

Rußland ist nun in dieser Beziehung mit großer Energie vorgegangen. Eine besondere Organisation ist geschaffen worden, die Amurländer und den zur Bahn gehörigen 30 km breiten Landstreifen der Mandschurei national zu besiedeln, für den landwirtschaftlichen Ausbau der Küstenprovinz sind koreanische Ackerbauer gewonnen. Umfangreiche Landesforschungen nach Kohlen und Eisen haben stattgefunden, eine Reihe Kohlengruben ist eröffnet worden, in Charbin ist zunächst im Anschluß an die Eisenbahnwerkstätten eine Fabrikstadt entstanden. Zur Belebung des Handels wurde ein ausgedehntes Banksystem geschaffen, ein großer Handelshafen sollte in Dalni entstehen.

Keine Geldopfer sind gescheut worden. Die Bauern, welche sich ansiedeln wollen, erhalten nicht nur freie Reise von Europa und kostenlos Land zugewiesen, sondern auch Baumaterial und Ackergeräte zinslos vom Staate geliehen; die Anlagen in Dalni sollen dem Staate an 39 Millionen Mark gekostet haben.

Indessen war bei der Kürze der Zeit das Ergebnis aller dieser Bestrebungen beim Ausbruch des Krieges noch gering, und Heer und Flotte daher fast in jeder Beziehung auf Nachsendungen aus der Heimat oder Beschaffungen aus anderen Kulturländern angewiesen.

Während der drohenden Zeit in der letzten Hälfte des Jahres 1903 sind denn auch erhebliche außerordentliche Sendungen an Kohle, Konserven und Kriegsmaterial nach Ostasien ins Werk gesetzt, ein Teil der über See dirigierten aber nicht mehr angekommen, weil der Gegner vorher die Feindseligkeiten begann und die Seeherrschaft an sich riß.

Politische Vorbereitungen.

Auch in Rußland hat es nicht an Versuchen gefehlt, den Gegner politisch zu isolieren, Propaganda für eine Verständigung mit England ist in Rußland wie in England gemacht, und sogar ein offizieller Antrag nach dieser Richtung ist von russischer Seite noch 1903 gemacht worden. Ein Erfolg war hier jedoch nicht möglich, weil die realen Interessen sich zu stark gegenüberstehen. Der Kontinentalstaat, der nach der Beherrschung der Meeresküste für die einseitigen Interessen seiner Volkswirtschaft strebt, und der Seestaat, der die Freiheit derselben Küsten für seinen Handel braucht, sind zu natürliche Gegner auf der ganzen Linie ihrer politischen Beziehungen.

Digitized by Google

Finanzielle Rüſtungen.

Was in Rußland an Induſtrie und Handel vorhanden, iſt — ſehr ähnlich wie in Japan — zum größten Teil von Staats wegen künſtlich gezüchtet und lebt der Hauptſache nach von Staatsgeldern, indem der Staat mit ſeinen großen Bauten der Hauptkunde iſt.

Aber der Beſitz der ungeheuren Ländermaſſen, die zwar noch ſchlecht ausgenutzt werden, aber doch die Ausſicht auf Hebung gewaltiger Reichtümer bei Übergang zu intenſiverer Bewirtſchaftung laſſen, ſichert Rußland ſeit Jahrzehnten einen großen Kredit. Dieſen hat eine ſchlaue Finanzwirtſchaft auszunutzen verſtanden. Durch immer neue, des Kredits wegen verhältnismäßig nicht teuer zu bezahlende Anleihen im Auslande, namentlich in Frankreich, wußte Rußland nicht nur das Kapital zur Bezahlung ſeiner rieſigen Flotten-, Hafen- und Eiſenbahnbauten, ſeiner koſtſpieligen Kulturhebungsbeſtrebungen und Armeeverſtärkungen ſich zu verſchaffen, ſondern ſich noch eine bedeutende Goldreſerve als eine Art Kriegsſchatz zurückzulegen. So war in bezug auf das für die Kriegführung nötige Geld bei Ausbruch des Krieges Rußland entſchieden beſſer gerüſtet als ſein Gegner.

Mi.

Digitized by Google

Die Marineliteratur im Jahre 1903.

Die nachfolgende Zusammenstellung der bedeutenderen Erzeugnisse der Marineliteratur im Jahre 1903 ist ebenso geordnet wie im vorigen Bericht („Marine-Rundschau", 1903, S. 992 ff.). So weit dies möglich war, ist der dem Verfasser geäußerte Wunsch, die Preise der Werke mitanzuführen, erfüllt worden.

Seemacht, Marinepolitik.

R. v. Labrés: „Politik und Seekrieg"; Berlin, E. S. Mittler & Sohn (8,50 Mark) — bietet für jeden Fachmann und Politiker viel Anregendes und Neues, wenn auch das Bestreben, den Gegenstand erschöpfend zu behandeln, manche Längen und Wiederholungen veranlaßt hat.

A. Rosentreter: „Zweibund gegen Dreibund"; Kiel, P. Toeche (2,— Mark) — gibt eine Abwägung der gegenseitigen Streitmittel und Besprechung der mutmaßlichen Kriegsschauplätze zu Lande und zu Wasser.

G. A. Erdmann: „Eine deutsche Auslandsflotte"; Leipzig, Schulze & Co. (1,— Mark) — versucht die Notwendigkeit einer solchen nachzuweisen.

„Memorandum on sea power and the principles involved in it"; London, Eyre & Spottiswoode (1 d) — ist von der britischen Admiralität für die Kolonialkonferenz im Jahre 1902 aufgestellt und jedem zum Studium zu empfehlen, der sich über die Bedeutung der Seemacht klar werden will.

E. S. May: „Principles and problems of Imperial defence"; London, Swan, Sonnenschein & Co. (8,10 Mark) behandelt in erschöpfender Weise diese Lebensfrage Englands, von dem Grundsatze ausgehend, daß die Grundlage des Reiches seine Seemacht ist.

J. de Maconge: „Une marine rationelle: La flotte utile, les réformes nécessaires de notre organisme naval"; Paris, Berger-Levrault & Cie. (1,60 Frcs.) — Verfasser, ein hoher Marinebauingenieur, gibt unter diesem Pseudonym seine Ansicht über die Frankreich nötige Flotte und ihre Organisation, ganz im Sinne der jungen Schule.

J. S. de Toca: „Nuestra defensa naval"; Madrid, M. Romero (5,— Mark) — bringt von der Hand des Marineministers die Begründung der Forderungen für die spanische Marine für das Jahr 1904.

J. E. de Moraes Sarmento: „A difesa das costas de Portugal e a alliança Luso-Inglesa" — beschäftigt sich nicht allein mit den einschlägigen Verhältnissen Portugals, sondern bietet eine vollständige seestrategische Abhandlung, als deren Ergebnis er die See- und Küstenverteidigung Portugals auf dem Dreieck Lissabon—Horta—Madeira gründet, bei der natürlich der englischen Flotte der Hauptteil zufällt.

Von dem Bestreben der Japaner, das Verständnis für ihre Seemacht im Volke zu heben, zeugt ein von Kapitänleutnant Takahashi verfaßtes, mit Vorreden

Digitized by Google

des Admiral Ito, Vizeadmiral Shibayama, Konteradmiral Togo versehenes und mit vielen Ansichten ausgestattetes Flottenbuch, das vorzugsweise der Jugend gewidmet ist.

Marinegeschichte, Seekriegsgeschichte.

Einen breiten Raum nahmen die Schilderungen aus den chinesischen Wirren ein, unter denen die Privataufzeichnungen vorherrschen. Als einzige amtliche Veröffentlichungen sind zu nennen:

„Die Kaiserliche Marine während der Wirren in China". Herausgegeben vom Admiralstabe der Marine; Berlin, E. S. Mittler & Sohn (8,— Mark) — gibt eine auf amtlichen Berichten, fremden amtlichen oder halbamtlichen Veröffentlichungen beruhende Darstellung der Vorgänge, ohne eine Kritik zu üben.

H. v. Kleist: „Die Kämpfe des III. Seebataillons während der Wirren 1900/01". Herausgegeben vom Kommando des III. Seebataillons; Tsingtau, Missionsdruckerei (35 Cents) — gibt eine sachliche, auf amtlichen Berichten beruhende Darstellung.

Die Belagerung der Gesandtschaften und die Verteidigung von Tientsin behandeln:

René Bazin: „L'Enseigne de vaisseau Paul Henry"; Tours, A. Marne & Fils (2,40 Mark) — liefert in der Lebensgeschichte des bei der Verteidigung des Petang in Peking gefallenen Helden wertvolle Beiträge zur zeitgenössischen Marinegeschichte, insbesondere in den kretensischen und den chinesischen Wirren.

E. Darcy: „La défense de la légation de France à Pékin 29 mai jusqu'à 24 août 1900"; Paris, A. Challemel (2,80 Mark) ist bereits in dritter Auflage erschienen.

Pierre Loti: „Die Schreckenstage von Peking"; Dresden und Leipzig, G. Minden, zweite Auflage (3,50 Mark) — schildert nach persönlichen Eindrücken und Erzählungen von Augenzeugen die Belagerung der Gesandtschaften und die folgende Zeit.

De Pélacot: „Expédition de Chine de 1900 jusqu' à l'arrivée du général Voyron"; Paris, H. Ch. Lavauzelle (5 Frcs.) — schildert besonders eingehend die Teilnahme der französischen Kolonne unter Befehl des Verfassers an den Kämpfen um Tientsin.

De Ruffi de Pontevès: „Souvenirs de la Colonne Seymour"; Paris, Plon-Nourrit (3,20 Mark) — gibt einen packend geschilderten Bericht dieses Zuges durch einen Teilnehmer mit guten Plänen und Ansichten und einer Vorrede des Befehlshabers des französischen Landungskorps. Auch die Belagerung von Tientsin ist geschildert.

Den weiteren Verlauf nach Eintreffen der Truppen der Mächte schildern:

A. S. Dagget: „America in the China relief expedition"; Kansas City, Hudson-Kimberley Publishing Co. (10,— Mark). — Der Verfasser nahm selbst an der Unternehmung teil und hat, ohne Kritik an Personen zu üben, alle auf das amerikanische Korps bezüglichen Nachrichten gesammelt, persönliche Beobachtungen und amtliche Berichte zur Darstellung verwendet und die Beteiligung der übrigen Mächte nur so weit berührt, als es zum Verständnis der Vorgänge erforderlich ist.

Digitized by Google

R. Gierhol: „China-Fahrt". Erlebnisse und Eindrücke von der Expedition 1900/01; München, J. Lindauersche Buchhandlung (Schöpping) (gebunden 7,— Mark) — gibt eine frisch geschriebene, durch bildliche Darstellungen unterstützte Beschreibung der Erlebnisse des Verfassers, eines bayerischen Leutnants, der sich durch Erbeutung einer chinesischen Batterie an der großen Mauer auszeichnete.

Die deutsche Marinegeschichte behandeln:

Kapitän Lutz: „Unsere Flotte"; dritte Auflage, Potsdam, A. Stein (0,80 Mark) — gibt in volkstümlicher Weise eine Geschichte der deutschen Marine.

F. Hünemörder: „Deutsche Marine- und Kolonialgeschichte im Rahmen einer Geschichte der Seefahrt und des Seekrieges; Kiel, R. Cordes (2,75 Mark) — ist ein Nachschlagebuch, das über die wichtigsten Ereignisse aus der Seekriegs-, Entdeckungs- und Kolonialgeschichte aller Zeiten kurz Auskunft gibt, dabei die Geschichte der deutschen Seemacht besonders genau behandelt.

Valois: „Die Kreuzfahrt S. M. S. »Augusta« an der französischen Küste", Episode aus dem großen Kriege 1870/71. Mit 9 Abbildungen von Korvettenkapitän a. D. L. Arenhold. Nach eigenen Erlebnissen erzählt. Berlin, D. Reimer (3,00 Mark).

Rössel: „Die erste brandenburgische Flotte im schwedisch-polnischen Kriege 1658 bis 1660 und ihr Kommandeur Obrist Johann von Hille"; Berlin, R. Eisenschmidt (3,— Mark). — Der bekannte Verfasser der Geschichte des Grenadier-Regiments Nr. 4 hat die Marine zu besonderem Dank verpflichtet, daß er die bei seinen Archivforschungen gefundenen Nachrichten über die ersten Anfänge der brandenburgischen Marine, die in der Regimentsgeschichte nur kurz berührt sind, erweitert herausgegeben und durch Nachrichten über herzogliche preußische Kriegsschiffe am Pillauer Tief 1577 bis 1637 vervollständigt hat. Die Beifügung von Schiffslisten sowie eines Inventariums über kurfürstliche Kriegsschiffe macht das Buch noch besonders wertvoll.

Andere Marinen:

Von der Navy Records Society sind in diesem Jahre veröffentlicht:

Bd. XXIV. „Letters and papers of admiral of the fleet Sir. Thos. Byam Martin". I. Herausgegeben von Admiral Sir R. V. Hamilton; die eine Ergänzung zu der früher erschienenen Lebensbeschreibung bilden.

Bd. XXV. H. C. Gutterridge: „Nelson and the Neapolitan Jacobins" liefert neue Beiträge zur Klärung des viel umstrittenen Verhaltens Nelsons gegen die Aufständischen, ohne eine bestimmte Meinung auszusprechen.

Bd. XXVI enthält den Bd. I von „A descriptive catalogue of the naval manuscripts in the Pepysian Library at Magdalene College, Cambridge", die von J. R. Tanner herausgegeben werden. Pepys war im Ausgange des 17. Jahrhunderts Sekretär der Admiralität. Der vorliegende Band bringt außer einer allgemeinen Einleitung eine Liste der Schiffe und der Offiziere.

Vicomte de Noailles: „Marins et soldats français en Amérique pendant la guerre de l'Indépendance des Etats-Unis (1778—1783)"; Paris, Perrin & Co. (6,— Mark). Den Seeoffizier geht besonders die Schilderung der Tätigkeit der französischen Flotte unter d'Estaing, de Guichen und de Grasse an, die alles vorhandene Material benutzt.

Digitized by Google

F. Corrazzini: „Atlante della Marina militare italiana; Firenze R. Instituto Geografico Militare.“ Der als Verfasser eines im Erscheinen begriffenen Marine-Wörterbuches bekannte Professor Corrazzini stellt in diesem, dem König Humbert III. gewidmeten Werke nach alten bildlichen Darstellungen, Siegeln, Reliefs u. dgl. die Schiffstypen dar, die zu verschiedenen Zeiten die Flotte der italienischen Staaten bildeten, und gibt dazu die erforderlichen Erklärungen.

A. Zettersen: „Svenska flottans historia åren 1635—1680“; Nortelje, G. E. Fritze (9,— Mark) — bildet die Fortsetzung desselben Verfassers im Jahre 1890 erschienenen Werkes „Svenska flottans historia åren 1522—1634“ und enthält hauptsächlich die Geschichte der schwedischen Marineverwaltung, ist also nicht als eigentliche Seekriegsgeschichte anzusehen.

F. Stanhope Hill: „Twenty six historic ships“; G. P. Putnam's Sons, New York und London — bringt die Geschichte von berühmten Schiffen in den Marinen der Vereinigten Staaten und der Konföderierten Staaten von 1775 bis 1902.

Von den „Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of Rebellion“ ist der 16. und 17. Bd. bei dem Government Printing Office, Washington (geb. je 15 Mark) erschienen. Der 16. Band enthält die Tätigkeit des Südatlantischen Blockadegeschwaders vom 1. Oktober 1864 bis 8. August 1865 und die des Golf-Blockadegeschwaders vom 7. Juni bis 15. Dezember 1861. Er bringt auch die Pläne der „Davids“, der in Charleston erbauten Tauchboote. Der 17. gibt die Golf-Blockade vom 16. Dezember 1861 bis 21. Februar 1862 und die Ostgolf-Blockade vom 22. Februar 1862 bis zum 17. Juli 1865.

Von C. F. Duro: „Armada española desde la Union de los reinhos de Castilha y de Aragón“ ist der 9. und Schlußband (15,— Mark) erschienen, der die Geschichte der spanischen Marine bis zum Jahre 1833 fortführt.

Verwendung der Flotte, Seestrategie und Taktik.

G. Secchi: „Elementi di arte militare marittima“; Livorno, R. Giusti (4 Mark). Der Verfasser, ein jüngerer Seeoffizier, behandelt in dem erst vorliegenden ersten Bande den Seekrieg und den großen Krieg. Er geht von der Bedeutung der Seemacht aus, streift kurz die geschichtliche Entwicklung des Schiffsmaterials und geht nach einigen völkerrechtlichen Bemerkungen über den Kriegszustand auf die Seekriegführung über, die seestrategische Geographie, die Seeherrschaft, der Hochseekrieg und der Küstenkrieg werden beleuchtet und schließlich die Seeverteidigung Italiens untersucht

S. Giovanni: „Elementi di arte militare marittima“; Livorno, Giusti (4 Lire). Der Verfasser, Vortragender an der Marineakademie, entwickelte wissenschaftlich streng die Grundlagen der Seekriegführung und aus ihnen heraus die Seekriegführung mit den heutigen Mitteln, ohne auf die technische Seite einzugehen.

Auch in diesem Jahre sind die in den Tageszeitungen veröffentlichten Berichte über die Herbstübungen der Flotte zusammengefaßt und unter dem Titel „Die Flotten-Manöver 1903“ bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin (1,50 Mark) erschienen.

Die „Woche“ hat unter dem Titel „Krieg im Frieden“ Manöverbilder herausgegeben, deren 2. Teil (4. Sonderheft der „Woche“) die Flottenmanöver 1903

Digitized by Google

(0,25 Mark) bringt. Graf E. Reventlow hat einen kurzen Überblick gegeben, dem sehr gut ausgeführte photographische Darstellungen aus dem Schiffs- und Flottendienst folgen.

Ein amtlicher Bericht über die Manöver der vereinigten englischen Geschwader im Mittelmeer im Herbst 1902 ist dem Parlamente unter dem Titel „Narrative of the combined manoeuvres by the Mediterranean, Channel and Cruiser Squadrons 1902"; London, Eyre & Spottiswoode (4 d) vorgelegt worden.

Der „Report of the naval manoeuvres of 1903 carried out by the combined Mediterranean, Home and Channel fleets and the cruiser squadrons from the 5th to the 11th August 1903" ist auf Befehl Sr. Majestät des Königs dem Parlament vorgelegt und bei Eyre & Spottiswoode, London in Vertrieb (2 s 10 d).

E. Childers: „The ridde of the sands. A record of secret service recently achieved"; London, Smith, Elder & Co. (5 s 5 d) — behandelt in Form der Beschreibung einer Kreuzfahrt auf einer Vergnügungsjacht an der deutschen Küste die Frage einer deutschen Landung in England.

Le Marsouin de Meilhac: „Tahiti point d'appui de la flotte"; Rouen, J. Gireud & Cie. (1,50 Frcs.) — weist die Wichtigkeit nach, die Tahiti durch den zu erbauenden Panamakanal erhalten wird, und ist besonders deswegen zu empfehlen, weil er die Anforderungen an Flottenstützpunkte im allgemeinen behandelt.

Trutz- und Schutzwaffen der Schiffe.

Rapidan: „The tactical employment of naval artillery"; London (1,80 Mark) — sei hier erwähnt wegen des erschöpfend behandelten Themas, über das die Literatur sehr wenig bringt und das doch für den Seeoffizier an erster Stelle steht, obwohl die Schrift ein Sonderdruck aus der Zeitschrift „Traction and Transmission" ist. Der Verfasser, ein Seeoffizier, setzt den Wert der Artillerie als Hauptwaffe klar auseinander und zeigt die Anforderungen, die für eine bessere Ausnutzung der Artillerie zu stellen sind.

Der „Leitfaden für den Unterricht in der Artillerie an Bord des Artillerieschulschiffes", 1. und 2. Teil: Material, Pulver und Munition; herausgegeben von der Inspektion des Bildungswesens der Marine ist in 2. Auflage bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin (5,— und 1,70 Mark) erschienen. Gegen die erste Auflage ist hinzugekommen die Wiegelafette, ferner ein Kapitel Artillerieaufstellung an Bord der Panzerschiffe mit zahlreichen deutschen und fremden Schiffstypen.

Bewertung der Flotten und Schiffstypen.

Der Generalstab der französischen Marine hat eine Druckschrift „Situation des marines de guerre étrangères au 1 novembre 1903", Paris, Imprimerie nationale (3 Frcs.) veröffentlicht, die außer dem Schiffsbestande auch die Verteilung der Seestreitkräfte und Angaben über das Personal bringt. Die Angaben für Deutschland stimmen, doch sind drei Unterwasserboote als im Bau befindlich angeführt und unter den Jachten herrscht einige Verwirrung. Hilfskreuzer sind ebenfalls aufgeführt, obwohl sie in keiner Beziehung zur Marine stehen. Bei den Schiffen sind

Digitized by Google

Wasserverdrängung, Probefahrtsgeschwindigkeit, Bestückung, Besatzung, Stapellauf und Standort angegeben.

De Chasseloup-Laubat: „Les marines de guerre modernes"; Paris, Veuve Ch. Dunod (15 Frcs.) — eine mit Ansichten und Plänen reichlich ausgestattete, nach Ländern geordnete Übersicht über das Material an Linienschiffen und Panzerkreuzern, die allerdings auch auf längst Veraltetes zurückgreift.

De Balincourt: „Les flottes de combat en 1903"; Paris, Berger-Levrault (4,80 Mark) — erscheint zum dritten Male, nachdem ihm die Zusammenstellungen für die Jahre 1897 und 1900 vorangegangen sind. In diesem Jahr ist auch die französische Flotte aufgenommen worden, während das Werk sich früher lediglich auf die übrigen Seestaaten beschränkte. Die neue Ausgabe zeigt auch sonst Verbesserungen gegen die früheren.

Die im vorigen Jahresbericht erwähnten Flottenhand- und Jahrbücher sind auch im Berichtsjahre wieder erschienen, der „Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen"; Berlin, E. S. Mittler & Sohn — im fünften Jahrgange. Sein Inhalt ist wieder erweitert und bereichert. Im ersten Teil verdient der Aufsatz Weltpolitik und Seemacht, der von hohem Standpunkte die Ereignisse des Jahres 1902 in ihrer Rückwirkung auf unseren Interessenkreis betrachtet, Beachtung. Hatte sich bisher der zweite Teil vorzugsweise mit unserer Handelsmarine beschäftigt, so sind jetzt die Entwicklung der Handelsflotten Englands, Frankreichs und Nordamerikas in den Kreis der Betrachtung gezogen und der das öffentliche Interesse stark in Anspruch nehmende Morgantrust näher beleuchtet worden.

Organisation und Ausbildung, Disziplin.

Ferber: „Organisation und Dienstbetrieb der Kaiserlich Deutschen Marine"; Berlin, E. S. Mittler & Sohn (4,20 Mark) — ist in 4. neubearbeiteter Auflage erschienen.

„Handbook of physical training"; London, Eyre & Spottiswoode (gebunden 9 d) — ist die von der britischen Admiralität herausgegebene Turnvorschrift für die Marine.

„Gunnery drill book for His Majesty's fleet"; London, Eyre & Spottiswoode (1 s) — ist im Neudruck erschienen.

Die Dienstvorschriften für die Royal Naval Volunteer Reserve sind im Druck bei Eyre & Spottiswoode, London (0,70 Mark) erschienen.

G. Unger: „Sjömilitär Handbok"; Stockholm, Königliche Hofbuchdruckerei (3,75 Mark) — ist ein sehr nützliches Handbuch für den Seeoffizier, dem wir in Deutschland nichts Ähnliches zur Seite zu stellen haben.

F. Fielitz: „Kommentar zur Disziplinar-Strafordnung der Kaiserlichen Marine"; Berlin, E S. Mittler & Sohn — hilft einem vorhandenen Bedürfnis ab.

„Regolamento di disciplina militare per i corpi della R. Marina" ist bei L. Cecchini in Rom im Druck erschienen.

Digitized by Google

Verwaltung und Ausrüstung.

J. Sigismondi: „Gli arsenali della Regia Marina“; Rom—Turin, Roux & Viarengo. Der Verfasser stellte in einer früheren Schrift „La marina dello Stato“ einige Forderungen für die Weiterentwicklung der italienischen Flotte auf, die er in dem vorliegenden Buche näher ausführt. Das Schlußkapitel behandelt die Frage, ob Fachmann oder Laie Marineminister sein soll. Da der Verfasser als früherer Generalinspekteur der Marinebauingenieure die Verhältnisse genau kennt, so ist das Buch beachtenswert.

E. Châtelin: „Le contrôle de l'administration de la marine devant l'opinion publique et devant le parlement“; Paris, R. Chapelot & Co. (16 Frcs.). Der Verfasser, Generalkontrolleur der Marine, hat in diesem Werk seine das gleiche Thema behandelnden in der „Revue maritime“ erschienenen Aufsätze wesentlich erweitert und durch Aktenstücke belegt veröffentlicht.

A. Turnbull: „The victualling of the Royal Navy: past, present and future“; London, E. Stock (1 s) — gibt eine auf Aktenmaterial beruhende Darstellung dieses wichtigen Zweiges der inneren Marineverwaltung.

Küstenverteidigung.

S. Mielichhofer: „Der Küstenkrieg“; Wien, L. W. Seidel & Sohn (6,— Mark) — faßt die früheren Arbeiten des Verfassers aus diesem Gebiet in ein Werk zusammen, das als erstes in deutscher Sprache besonders freudig zu begrüßen ist, umsomehr als der Verfasser die von ihm als berechtigt anerkannten Wünsche der Besprecher jener früheren Arbeiten berücksichtigt hat.

E. Bollati di Saint-Pierre: „Navi da guerra e difese costiere; Turin, F. Casanova (6,75 Mark), mit einem Vorwort von D. Bonamico — behandelt erst die Schiffe, dann die Küstenbefestigungen vom militärischen und technischen Standpunkt aus mit vielen Beispielen und Typen.

Verspätet kommt das im Jahre 1902 in Christiania bei Grøndahl & Söhne erschienene umfassende Werk über Minenwesen zur Kenntnis: E. Steenstrup: „Forelaesinger over Minenvaesen“, das als Lehrbuch der obersten Abteilung der Kriegsschule bestimmt ist und auch die Seeminen behandelt.

Die Kauffahrtei.

Allgemein, Geschichte.

Neu erschienen auf dem Plan neben den im vorigen Jahre genannten Jahrbüchern:

Asches „Jahrbuch der Reedereien und Schiffswerften für 1903“, herausgegeben von Fab. Landau. Es enthält: I. Statistische Daten, Gesetze und Verordnungen, Seebehörden, Konsulatswesen, Schiffsklassifikations-Bureaus; II. Alphabetisches Register der in Deutschland beheimateten Handelsschiffe; III. Adreßbuch, a) der Schiffsreeder in Deutschland nebst den Namen deren Schiffe, b) der Schiffswerften, Schiffbauer, Docks usw. in Deutschland.

Digitized by

H. de Méville bietet in: „Die Handelsmarine und ihre Laufbahnen"; Rostock (3,50 Mark) — ein Handbuch alles Wissenswerten über die deutsche Handelsflotte nebst Schilderung persönlicher Erlebnisse des Verfassers.

A. G. Cowie: „The sea services of the Empire as fields for employment"; London, A. Treherne & Co. (gebunden 10 s 6 d) — gibt eine zuverlässige Übersicht über den Eintritt, die Ausbildung, das Aufrücken in den einzelnen Zweigen des seemännischen Berufes, Marine, Kauffahrtei, Seefischerei und hat eine über einen Wegweiser zur seemännischen Laufbahn hinausgehende Bedeutung.

F. Miltoun: „Ships and Shipping"; London, A. Moring (gebunden 5 s) soll ein Handbuch über das gesamte britische Seewesen für den Laien sein, der aus ihm kurze, aber klare Erklärungen entnehmen kann.

R. Verneaux: „L'Industrie des transports maritimes au XIX siècle et au commencement du XX siècle"; Paris, A. Pedone — eine von sachverständiger Seite, der Verfasser ist Vorstand der Verwaltung der Messageries maritimes, verfaßte umfassende Darstellung der Organisation des Seetransportwesens.

J. H. Morrison: „History of American steam navigation"; New York, W. F. Saneetz & Co. (gebunden 25,— Mark) — gibt eine ausführliche geschichtliche Darstellung zunächst der Fluß-, dann der Binnensee- und schließlich der den Ozean erobernden Dampfschiffahrt in den Vereinigten Staaten, der einiges über Rettungswesen, Beleuchtung der Küsten, Nebelsignale und dergleichen angefügt ist.

Die Hamburg—Amerika-Linie hat in: „Jahresberichte und Bilanzen der Hamburg—Amerika-Linie, erster Band: Geschäftsjahre 1847 bis 1880"; Hamburg, im Selbstverlag — einen wertvollen Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der deutschen Reederei geliefert.

„Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter". 1. Band, 2. Abt. Acht Abhandlungen, herausgegeben von Prof. E. Francke; Leipzig, Duncker & Humblot (8,80 Mark) — bildet die Fortsetzung der im vorjährigen Literaturbericht erwähnten, ebenfalls vom Verein für Sozialpolitik veranlaßten Arbeit von H. Fitger: „Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart".

Seeschiffahrtsgesetzgebung, staatliche Unterstützung.

E. Brodmann: „Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches"; Berlin, O. Häring (18,— Mark) — behandelt die umfangreiche einschlägige Gesetzgebung einschließlich der Prozeßordnung und der Verfügungen der deutschen Seeuferstaaten mit Erläuterungen und Ergänzungen.

H. Meyer: „Neuere Satzungen von Fahrnis und Schiffen. Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Pfandrechts"; Jena, G. Fischer (4,50 Mark) — behandelt den in das deutsche Seerecht einschlägigen Teil des Pfandrechts.

M. Scherer: „Das deutsche Seerecht"; Leipzig, O. Wiegand (4,— Mark) — gibt außer der Textausgabe des betreffenden Abschnittes des Handelsgesetzbuches auch die neueren einschlägigen Reichsgesetze und die hamburgische Hafengesetzgebung sowie das hamburgische Ausführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch.

Digitized by Google

A. Sieveking: „Das deutsche private Seerecht“ (mit Ausschluß des Seeversicherungsrechts); Leipzig, L. Huberti (2,75 Mark) — gibt eine systematische Darstellung des vorhandenen Stoffes in einer für den Laien verständlichen, für den Kaufmann nutzbaren Form. Zahlreiche Schiffsansichten würzen den trocknen Stoff.

F. Perels: „Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart“ ist bei E. S. Mittler & Sohn-Berlin (9,50 Mark) in 2. neu bearbeiteter Auflage erschienen und dadurch eine seit mehreren Jahren empfundene Lücke ausgefüllt. Es ist die letzte Arbeit des um die Entwicklung des Seerechts hervorragend verdienten, in den letzten Tagen des Jahres 1903 verstorbenen Verfassers.

A. Friocout: „Précis de droit maritime commercial et administratif“ ist in 3. vollständig neu bearbeiteter Auflage bei A. Challemel, Paris (gebunden 5 Frcs.) erschienen. Es dient als Leitfaden für den Unterricht zur Schifferprüfung der französischen Kauffahrtei.

Die „Navigation laws of the United States“ sind im Neudruck beim Government Printing Office, Washington, als zweiter Teil des Berichts des Commissioner of Navigation an den Staatssekretär des Handels veröffentlicht und enthalten alle in Kraft befindlichen Bestimmungen: Schiffsvermessung, Bemannung, Seetüchtigkeit, Verantwortlichkeit des Reeders, Einwandererschiffe, Lootsen, Ein- und Ausklarieren, Zollbehörden und Tarife, Konsulatswesen, Seefischerei, Neutralitätsgesetze usw.

Auch die „Quarantine laws of the United States“ sind im gleichen Verlage in nachgesehener Auflage erschienen.

Auf Veranlassung des Ministeriums hat Kommandør R. Hammer in „Samling af love, forordninger m. m. gaeltende for Fiskeri og Søfart under Farøerne og Island; Kopenhagen, Lehmann & Stage (3,25 Mark) die für die Fischerei und Schiffahrt in jenen Gewässern gültigen Bestimmungen zusammengestellt, die auch für unsere Islandfischer von Wichtigkeit sind.

L. Thiébaut: „Traité théorique et pratique de l'abordage maritime“; Paris, L. Larose — behandelt diesen wichtigen Gegenstand des Seerechts in erschöpfender Weise nach den Gesetzen der bedeutendsten Seestaaten und der Spruchpraxis.

R. Ulrich: „Große Haverei“ erschien in zweiter, unter Mitarbeit von Dr. Paul Brüders vollständig umgearbeiteter Auflage bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin (10,— Mark).

H. Aubrun: „Les avaries particulières dans les assurances sur facultés“ untersucht eingehend die Festsetzung der Entschädigung bei partikularer Haverei nach dem bestehenden Recht und Gewohnheit.

W. Gow: „Marine insurance“ erschien bei Macmillan & Co., London, in 3. Auflage (gebunden 5 s) — es behandelt nur die englischen Gesetze betreffend, die Seeversicherung.

W. Greve: „Seeschiffahrts-Subventionen der Gegenwart“; Hamburg, L. Friederichsen & Co. (3,— Mark) — eine objektive Darstellung dieser im Vordergrund der Erörterung stehenden Frage.

Digitized by Google

A. Raffalovich: „Les subventions et les primes à la marine marchande"; Paris, Guillaumin & Cie. (1,50 Frcs.) — gibt einen Bericht über die Ergebnisse des englischen Untersuchungsausschusses für diese Frage.

Kruse-Hahn: „Das Schiffsjournal, seine Führung und Behandlung entsprechend der neuen Gesetzgebung" wurde vom Navigationslehrer Hahn völlig umgearbeitet und in 4. Auflage bei W. Haynel, Emden (3,— Mark) herausgegeben.

Häfen. Lotsenwesen.

Ch. H. le Moult: „Kurzer Leitfaden zur raschen Orientierung über sämtliche Hafenplätze der Erde" hat einen zweiten Band (12,— Mark) dem im Literaturbericht für das Jahr 1901 angezeigten Bande folgen lassen.

„Die wichtigsten Häfen Chinas. Ein Handbuch für Kapitäne und Reedereien" ist bereits in 2. Auflage bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin, (3,— Mark) von der deutschen Seewarte herausgegeben.

H. Hauser: „Les ports de commerce de l'Allemagne contemporaine"; Paris, Nony & Cie. (0,75 Mark) — gibt einen kurzen, im ganzen zutreffenden Überblick über unsere Handelshäfen.

Ch. Lenthéric: „Côtes et ports français de la Manche"; Paris, Berger-Levrault & Cie. (4,— Mark) — bildet die Fortsetzung des früher vom Verfasser herausgegebenen Werkes über die französischen Ozeanhäfen und gibt Auskunft über die Menschenarbeit und das Werk der Zeit an diesen Küsten.

D. Owen: „Ports and Docks"; Methuen & Co., London (2 s 6 d) — eine auf zuverlässigen Angaben beruhende Untersuchung über die zeitgemäße Einrichtung der Häfen und Dockanlagen einiger großen Seehandelsplätze Englands und des Festlandes.

Return, Harbour Authorities; London, Eyre & Spottiswoode (2 s 4 d) — ist auf Veranlassung eines Parlamentsbeschlusses vom Jahre 1901 vom Board of Trade auf Grund von den Hafenbehörden gesammelter Angaben zusammengestellt und gibt die Entwicklung der Häfen des Vereinigten Königreiches in den letzten 20 Jahren, ihre jetzige Leistungsfähigkeit und baulichen Zustand und die 20jährigen Ausgaben für Hafenbau und die aus Abgaben erzielten Einnahmen einschließlich der Fischereihäfen, somit ein vollständiges und zuverlässiges Bild über die englischen Häfen.

F. Purlitz: „Das deutsche Lotsenwesen"; Bremerhaven, L. v. Vangerow (3,— Mark) — füllt eine bisher vorhandene Lücke und bietet dem Schiffsführer und Reeder ein auf neuestem amtlichen Material beruhendes Handbuch.

Binnenschiffahrt.

B. Kurs: „Hohenzollernsche Wasserstraßenpolitik im Gebiete zwischen Oder und Elbe"; Hannover, Gebrüder Jänecke (1,50 Mark) — gibt einen kurzen geschichtlichen Überblick über die Entwicklung dieser Binnenschiffahrtsstraßen.

„Die Schiffahrt der deutschen Ströme", herausgegeben vom Verein für Sozialpolitik; Leipzig, Duncker & Humblot (15,— Mark) — ist das Ergebnis einer auf alle Zweige der Binnenschiffahrt ausgedehnten Untersuchung.

Digitized by Google

„Die Schiffahrt der deutschen Ströme, Untersuchungen über deren Abgabenwesen, Regulierungskosten und Verkehrsverhältnisse." 21. Band: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert von E. Gothein bildet den CI. Band der Schriften des Vereins für Sozialpolitik; Leipzig, Duncker & Humblot.

W. Metterhausen: „Die Oberweserschiffahrt im letzten Jahrzehnt"; Kassel, Gebrüder Gotthelf — gibt erschöpfende Auskunft über die Schiffahrts- und Fahrwasserverhältnisse des Gebietes.

Seefischerei.

L. E. Lübbers: „Ostfrieslands Schiffahrt und Seefischerei" (Ergänzungsheft 7 der „Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft"); Tübingen, H. Laupp (3,20 Mark) — gibt eine zusammenfassende Übersicht über diese Zweige der Volkswirtschaft, ihre geschichtliche Entwicklung, ihr Personal und Schiffsmaterial.

H. Adler: „Zur Hebung der Seefischerei Österreichs"; Wien, W. Frick (0,40 Mark) — gibt einen Einblick in die eigenartigen Fischereiverhältnisse der Adria und macht Vorschläge, die Fischer aus der Gewalt der Großhändler zu befreien.

Segelsport.

Seglers Taschenbuch. Das Wissenswürdigste für Anfänger im Segelsport, herausgegeben von der Redaktion des „Wassersport"; G. Belitz, Berlin (4,— Mark) — ist in dritter vermehrter und verbesserter Auflage erschienen, was am besten für seine Brauchbarkeit spricht.

M. Guest und W. B. Boulton: „The Royal Yacht Squadron, memorials of its members, with an enquiry into the history of yachting and its development in the Solent etc."; London, J. Murray — bildet einen sehr wertvollen Beitrag zur Geschichte des Segelsports.

Ch. F. Lemmett und R. A. B. Preston: „A treatise on the law relating to pleasure yachts"; London, Sweet & Maxwell — bildet die zweite Auflage von „Yachting under statute" und enthält die hauptsächlichsten, auf Vergnügungsfahrzeuge anwendbaren seerechtlichen Bestimmungen des Vereinigten Königreiches.

Seemannschaft.

R. Dittmer: „Rettungs- und Hilfsmittel in Seenot, sowie Winke für die Handhabung von Seefischereifahrzeugen und -Booten"; Hannover und Leipzig, Hahnsche Buchhandlung (0,30 Mark) — ist in zweiter, vermehrter und verbesserter Auflage vom Deutschen Seefischerei-Verein herausgegeben, nachdem die erste als Sonderabdruck des „Deutschen Seefischerei-Almanachs für 1903" 2 Monate nach ihrem Erscheinen vergriffen war.

H. Gronwald-Berlin: „Das Feuerlöschwesen auf hoher See"; Rostock, C. J. E. Volckmann (1,50 Mark) — behandelt die in neuerer Zeit für diesen so wichtigen Dienstzweig gemachten Vorschläge.

Rugg: „Signal manual for the use of the mercantile marine"; London, Spottiswoode & Co. — ein kurzgefaßtes klares Merkbüchlein für das Signalisieren nach dem internationalen Signalbuch.

Digitized by Google

Die Liga Naval Brazileira hat als Nr. 3 ihrer Veröffentlichungen herausgegeben J. A. Santos Porto: „Soccorro marittimo"; Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, das eine ausführliche Beschreibung der gebräuchlichen Seerettungsvorrichtungen und ihres Gebrauches bringt.

„Manuel du manoeuvrier à l'usage des élèves de l'école navale et de l'école d'application"; Paris, A. Challemel, Bd. I, II ist in dritter Auflage erschienen in Neubearbeitung von einer Kommission an Bord des Seekadettenschulschiffes „Borda", für dessen Pensum diese beiden Bände berechnet sind, während der 1901 in vierter Auflage erschienene III. Band das Pensum des Fähnrichsschulschiffes enthält.

Navigation.

Für die Navigationslehrer auf den Schulschiffen und an den Schulen der Marine und für die Navigationsschullehrer sei auf ein im Erscheinen begriffenes, besonders für die Vorbereitung zum Unterricht bestimmtes Sammelwerk hingewiesen: „Die Erdkunde, eine Darstellung ihrer Wissensgebiete, ihrer Hilfswissenschaften und der Methode ihres Unterrichts", herausgegeben von M. Klaer; Leipzig und Wien, F. Deuticke. Es dürften besonders interessieren: I. Geschichte der Erdkunde von S. Günther; III. Methodik des geographischen Unterrichts von A. Becker; VI. Astronomische Erdkunde von W. Schmidt; VII. Die astronomische Bestimmung der geographischen Koordinaten von dem bekannten E. Gelcich; VIII. Die nautischen Wissenschaften von A. Vital; X. Physische Geographie von W. Schmidt, mit einem Anhange: Der Erdmagnetismus von W. Trabert; XII. Meereskunde; XIII. Meteorologie und Klimatologie von W. Trabert. — Der Preis der auch einzeln käuflichen Bände schwankt zwischen 10,— und 15,— Mark.

Die Erinnerungsschrift an den 50jährigen Bestand der k. und k. Navigationsschule in Ragusa sei hier nur angeführt, weil sie eine in italienischer Sprache geschriebene Abhandlung des Prof. Josef Gelcich über die Entwicklung des nautischen Unterrichtswesens in Dalmatien enthält, die viel Neues bringt, was für die Entwicklungsgeschichte der Nautik von Wert ist.

Wm. Hall: „Modern Navigation"; Cambridge University Press (6 s 6 d) — ein Lehrbuch für den Navigationsunterricht und ein Handbuch bei der praktischen Navigierung, das die Besteckrechnung, Beobachten und mathematische Theorie vorzüglich behandelt. Die Standlinie ist von Anfang an als Grundlage nautischer Ortsbestimmung eingeführt.

F. C. Stebbing: „Navigation and nautical astronomy"; London, Macmillan & Co. (8 s 6 d) — ist in einem Neudruck erschienen und berücksichtigt die Höhenmethode nicht.

Die Sammlung Hoepli, Mailand, ist durch ein neues Bändchen: „Nautica stimata o navigazione piana" von Prof. F. Tarni bereichert worden, welches die terrestrische Navigation mathematisch und erschöpfend behandelt. Die Einleitung bringt eine kurze Geschichte der Entwicklung der Steuermannskunst.

L. de Ribera y Uruburu: „Tratado de Navigación"; Madrid, Imp. y Lit. del Ministerio de Marina. — Der Verfasser, Oberleutnant zur See und Lehrer

Digitized by Google

an der Marineschule, behandelt den Stoff in klarer, die Praxis eingehendst berücksichtigender Weise, beschränkt sich aber auf den Lehrplan des zweiten Kursus der Marineschule in Ferrol, so daß sich Titel und Inhalt nicht decken.

P. Constans: „Cours élémentaire d'astronomie et de navigation"; Paris, Gauthier Villars — ist für den Gebrauch auf den französischen Navigationsschulen bearbeitet und umfaßt die von den Prüflingen in der Schifferprüfung für große Fahrt verlangten Kenntnisse. Der zweite Teil, der die Jahreszahl 1904 und den Untertitel „Navigation" trägt (6,80 Mark), behandelt die angewandte Schiffahrtskunde.

Das bekannte, praktische Navigationshandbuch von S. T. S. Lecky: „Wrinkles in practical navigation" ist bei G. Philip & Son, London (25 s) in vierzehnter, nachgesehener und vermehrter Auflage erschienen.

Den Lehrbüchern schließen sich einige Aufgabensammlungen an, die bisher sehr wenig vertreten waren:

O. Fulst und H. Meldau: „Nautische Aufgaben"; Hamburg, Eckardt & Meßtorff (4,80 Mark) — füllen eine lange empfundene Lücke sehr lobenswert aus.

„Types de calculs nautiques"; Paris, Berger-Levrault & Cie. (gebunden 3,20 Mark) — ist auf der Marineschule als Rechenschema für die nautischen Rechnungen eingeführt und gegen frühere Auflagen wesentlich vereinfacht worden.

H. E. Brunsgaard: „Opgavener i navigation til skipperexamen M. M." (gebunden 3,50 Mark) und dazu: „Beretninger til Kaptein H. E. Brunsgaards opgaver i navigation til skipperexamen M. M." (gebunden 6,00 Mark), beide in Christiania bei Alb. Cammermeyer verlegt — enthalten eine beim Navigationsunterricht an der Seekriegsschule vom Verfasser ausgearbeitete Aufgabensammlung, die auch den Anforderungen in der Schifferprüfung entspricht.

In verhältnismäßig großer Zahl sind nautische Tafeln erschienen:

„Nautische Tafeln"; herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt und von der Inspektion des Bildungswesens der Marine; Kiel, Universitätsbuchhandlung P. Toeche (gebunden 6,50 Mark) — sind den Anforderungen, welche die Schnelligkeit der nautischen Rechnungen stellt, entsprechend angeordnet und im besonderen für die Höhenmethode der Ortsbestimmung eingerichtet. Im übrigen ist äußerlich und innerlich die von den Ligowskischen Tafeln gewählte Ordnung innegehalten, wodurch die Einführung der Tafeln in der Marine erleichtert wird.

E. Knipping: „Seetafeln"; Hamburg, G. W. Niemeyer Nachf. (5,00 Mark) — weichen in Anordnung und Umfang wesentlich von den bisher gebrauchten nautischen Tafeln ab. Sie geben nur vierstellige Logarithmen, die Logarithmen der Sekanten und Kosekanten sowie die des Stundenwinkels, $\sin^2 t/_2$, findet man nicht in ihnen. Es wird nur durch den Gebrauch entschieden werden können, ob die größere Handlichkeit der Tafeln die durch das Fehlen der vorerwähnten Logarithmen bedingte Erschwerung der Rechnung ausgleicht.

A. Vital, Professor an der Handels- und nautischen Akademie in Triest, und Fed. Bidschof, Assistent am astronomischen und meteorologischen Observatorium eben-

Digitized by Google

dort, haben mit Unterstützung des Handelsministers bei F. Deuticke, Wien und Leipzig, herausgegeben: „Tavole e prontuari per i calcoli di navigazione“ (geb. 7,00 Mark). Die fünfstelligen Tafeln sind von einer seltenen Vollzähligkeit und entsprechend den praktischen Bedürfnissen der österreichischen Handelsschiffahrt zusammengestellt. Ein zweiter Teil gibt die Formeln der gebräuchlichen nautischen Rechnungen und auch die harmonischen Konstanten der Tiden nebst den erforderlichen Ephemeriden für das Jahr 1904. Der Preis des Werkes ist angesichts des Gebotenen auffallend billig, das Papier erscheint allerdings sehr ausgiebigem Gebrauch nicht recht gewachsen.

In Frankreich sind erschienen: G. Friocourt: „Tables de logarithmes à six décimales pour les nombres et les lignes trigonométriques et tables de navigation“; Paris, A. Challemel (9,00 Frcs.), — die auf der Marine-Seekadettenschule eingeführt sind, — und F. Souillagouët: „Tables du point auxiliaire“; Toulouse, Douladoure-Privat (2 Frcs.) — eine Ergänzung zu den im Jahre 1900 von demselben Verfasser herausgegebenen „Tables du point auxiliaire pour trouver rapidement la hauteur et l'azimut estimés“.

Goodwin: „A new table for solving the ex-meridian problem on kinematic principles“; Portsmouth, Griffin & Co. (1 s) — beruht auf dem Grundsatz, daß die Gesamtänderung der Höhe während der x-Minuten-Stundenwinkel gleich ist x-mal der Veränderung für die Minute inmitten dieser Zeit.

A. C. Johnson: „On finding the latitude and longitude in cloudy weather“ — ist in 26. Auflage bei J. D. Potter, London (5 s) erschienen, die eine neue Zeitazimut- und Außermeridianbreitentafel enthält.

G. de Lannoy: „Tables stellaires“ (13,50 Mark) — gibt in vier einzeln käuflichen Bänden ohne Interpolation und Logarithmen mit dem Argument gegißte Breite, Höhe und Azimut von 32 Sternen für Breiten zwischen 30° 30′ N und 54° 30′ N und soll zur schnellen Feststellung des Schiffsortes durch Höhenstandlinien dienen.

Eine praktische Tabelle zur Feststellung eines beobachteten Sternes hat H. W. Harvey unter dem Titel: „What star is it?“ bei Spottiswoode & Co., London, herausgegeben (1,10 Mark).

Ebsens „Azimuth-Tabellen“ sind bei Eckardt & Meßtorff, Hamburg, in dritter Auflage (12,00 Mark) erschienen.

Den Kompaß und die nautischen Instrumente behandeln:

T. Bertelli verwies gegenüber dem Professor F. Porena endgültig die Person des Flavio Gioia als Erfinder des Schiffskompasses in das Reich der Fabel in der Schrift: „La legenda di Flavio Gioia inventore de la bussola“; Firenze, Ricci (1,20 Mark). — Als ferneres Ergebnis seiner Studien zu der Geschichte des Kompaßwesens und des Erdmagnetismus veröffentlichte Bertelli: „Della declinazione magnetica presso i Cinese“; Roma, Società geografica italiana.

E. Rottok: „Die Deviationstheorie und ihre Anwendung in der Praxis“; Berlin, D. Reimer (Ernst Vohsen) (12,00 Mark) — ist in zweiter, umgearbeiteter und auf der Höhe der jetzigen Erkenntnis stehender Auflage erschienen.

Digitized by Google

E. W. Creak: „Elementary manual for the deviations of the compass in iron ships"; London, J. D. Potter (6,50 Mark). — Der langjährige Vorsteher des Kompaßwesens der britischen Marine gibt eine Einführung in das bekannte Admiralty manual.

J. A. Sprigge, Wm. F. Doak, T. Ch. Hudson, A. S. Cox: „Stars and sextants 1904"; London, J. D. Potter (gebunden 2 s 6 d) — geben Tabellen zur Erleichterung der Methode des Lord Ellenbrough für die Verbesserung des Zentrierungs- und Gesamtfehlers des Sextanten in See.

F. Bolte: „Leitfaden für den Unterricht in der Physik"; Braunschweig, F. Vieweg & Sohn (2,20 Mark) — ist vorzugsweise zum Gebrauch auf Navigationsschulen bestimmt und füllt eine Lücke in deren Lehrmitteln.

Segelanweisungen und Seekarten.

Das „Segelhandbuch für die Süd- und Ostküste von Afrika von dem Kap der guten Hoffnung bis Kap Guardafui einschließlich der Komoreninseln", herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt, ist in zweiter Auflage bei Dietrich Reimer, Berlin (4,00 Mark) erschienen.

Andersons „Distance tables between ports in all parts of the world"; North Shields, Wilson & Gillie; New York, M. Rupp & Co. (gebunden 3 s 6 d) — gibt eine ganze Anzahl von Entfernungen auf Dampferwegen, durch die man imstande ist, die Länge der meisten Wegstrecken festzustellen.

Justus Perthes' „Seeatlas", bearbeitet von H. Habenicht, mit nautischen Notizen und Tabellen von Erwin Knipping, ist in sechster Auflage erschienen (gebunden 2,40 Mark).

Eine sehr dankenswerte Veröffentlichung ist das von den Zeichnern des Hydrographischen Amtes der Vereinigten Staaten-Marine, G. Herrle, A. Klakring und H. S. Rohrer, zusammengestellte „A Manual of conventional symbols and abbreviations in use of official charts of the principal maritime nations"; Washington, Government Printing Office (gebunden 4 s 6 d).

Meereskunde.

An Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des Geographischen Instituts an der Universität Berlin, herausgegeben von deren Direktor F. Freiherrn v. Richthofen, sind bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin, erschienen:

Heft 3: K. Wiedenfeld: „Die nordeuropäischen Welthäfen: London, Liverpool, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Havre — in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung".

Heft 4: L. Chalikiopoulos: „Sitia, die Osthalbinsel Kretas".

Heft 5: „Die deutsche Südpolar-Expedition auf dem Schiff »Gauß« unter Leitung von Erich v. Drygalski. Bericht über die wissenschaftlichen Arbeiten seit der Abfahrt von Kerguelen bis zur Rückkehr nach Kapstadt, 31. Januar 1902 bis 9. Juni 1903, und die Tätigkeit auf der Kerguelenstation vom 1. April 1902 bis 1. April 1903.

Digitized by Google

Mit Beiträgen von Bildingmaier, v. Drygalski, Gazert, Luyken, Ott, Philippi, Ruser, Rehr, Vahsel, Vanhöffen".

Das Institut für Meereskunde hat eine weitere Veröffentlichung: „Meereskunde in gemeinverständlichen Vorträgen und Aufsätzen" bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin, herausgegeben. — Das erste Heft enthält eine Arbeit von Dr. K. Thieß: „Organisation und Verbandsbildung in der Handelsschiffahrt", die eine ausgezeichnete Darstellung der organisatorischen Bestrebungen der Kauffahrtei in geschichtlicher Entwicklung gibt und auch über das Wesen der Betriebsgemeinschaften aufklärt. — Heft 2 gibt zwei Vorträge von T. Schwarz: „Das Linienschiff einst und jetzt".

G. Schott: „Physikalische Meereskunde"; „Sammlung Göschen", Leipzig (1,00 Mark) — gibt in gedrängter, durch gute Tafeln erläuterter Darstellung das allgemein Wissenswerte aus diesem Gebiete.

Der Zentralausschuß für die internationale Meeresforschung, der sich nach den Verhandlungen der beteiligten Staaten: Dänemark, Deutschland, Niederlande, Norwegen und Schweden, in Kopenhagen am 22. Juli 1902 bildete, veröffentlichte den ersten Jahresbericht: „Rapports et procès-verbaux des réunions", Vol. I: Juillet 1902 — Juillet 1903; Kopenhagen, A. F. Høst & Sohn. — Dem französischen Text ist eine deutsche Übersetzung beigegeben.

Die Polforschungsreisen der letzten Jahre behandeln:

E. v. Drygalski: „Allgemeiner Bericht über den Verlauf der deutschen Südpolar-Expedition"; Berlin, E. S. Mittler & Sohn.

F. A. Cook: „Die erste Südpolarnacht 1898—1899"; Kempten, Jos. Kosel; deutsch von Dr. A. Weber — gibt den Bericht über die Entdeckungsreise der „Belgica" in der Südpolarregion, nebst einem Anhange: „Überblick über die wissenschaftlichen Ergebnisse".

Ludwig Amadeus Herzog von Savoyen: „Die »Stella polaris« im Eismeer"; Leipzig, F. A. Brockhaus (10,00 Mark) — gibt mit Beiträgen von Kapitänleutnant Cagni und Oberstabsarzt Molinelli eine interessante Beschreibung seiner kühnen Forschungsreise und ihrer Ergebnisse.

James Mac Lehose & Sons, Glasgow, haben einen Neudruck veranstaltet von: Richard Hakluyt: „The principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of the English Nation made by sea or overland etc.", — von dem bisher Bd. 1 bis 4 erschienen sind (gebunden je 13 s 6 d). Das ganze Werk wird zwölf Bände umfassen.

Schiffbau.

St. Cybulski: „Die griechischen und römischen Schiffe" — ist bei E. F. Köhler, Leipzig (1,00 Mark) in zweiter, von Korvettenkapitän a. D. Kohlhauer durchgesehener und verbesserter Auflage erschienen und hat durch die fachmännische Bearbeitung wesentlich an Wert gewonnen.

G. Lehmann-Felskowski: „Deutschlands Schiffsbauindustrie"; Berlin, Boll & Pickardt (gebunden 8,00 Mark) — bildet eine Fortsetzung des 1899 von demselben Verfasser herausgegebenen „Volldampf voraus — Deutschlands Handelsflotte und Schiff-

Digitized by Google

bau" und behandelt die Hilfsindustrien des Schiffbaues, und zwar in diesem als erster Band gedachten Teil: die Großindustrie.

M. H. Bauer: „Hilfsmittel zur Konstruktion und Berechnung von Schiffslinien"; Berlin, M. Driesener (gebunden 5,00 Mark) — will eine Lücke in der Literatur ausfüllen, indem er eine auf einheitlicher Grundlage aufgebaute Methode des schnellen Entwerfens von Schiffslinien mit Hilfe eines Tabellenwerkes, das in der Praxis erfolgreich erprobt ist, gibt.

O. Flamm: „Sicherheitseinrichtungen der Seeschiffe"; Berlin, O. Salle (6,00 Mark) — behandelt im Zusammenhang diese für die Praxis so wichtigen Vorkehrungen.

J. Heerma: „Abhandlung über eine Vorrichtung zum Auffangen des Stoßes bei Schiffskollisionen und zur Verhütung des Sinkens angerannter Schiffe"; Bremerhaven, L. v. Vangerow (11,00 Mark) — ist einer jener vielen, praktisch nicht ausführbaren Vorschläge zur Sicherung der Seeschiffahrt.

F. L. Middendorf: „Bemastung und Takelung der Schiffe"; J. Springer, Berlin (gebunden 30,00 Mark) — führt die moderne Betakelung theoretisch und praktisch ein und enthält wertvolle Zeichnungen der Takelageteile, Blöcke usw. sowie Angaben über Belastung. Bald nach Herausgabe dieses Werkes wurde der verdienstvolle Leiter des Germanischen Lloyd durch den Tod aus seinem Wirken abberufen.

Der fünfte Band der „Allgemeinen Maschinenlehre" von Dr. W. Rühlmann: „Geschichte der Ruder-, Segel- und Dampfschiffe, Praktischer Schiffbau, Entwerfen von Schiffen, Theorie des Schiffes, Schiffskessel und Schiffsmaschinen" — ist in zweiter, verbesserter und vermehrter Auflage bei W. & S. Loewenthal, Berlin (5,00 Mark) erschienen. Prof. Oswald Flamm hat die vom Herausgeber begonnene Arbeit fortgesetzt und beendet. Es sei hier besonders auf die eingehende Behandlung der Entwicklungsgeschichte des Seeschiffes aufmerksam gemacht.

O. Schlick: „Die Untersuchung der Vibrationserscheinungen von Dampfern"; Leipzig, A. Felix (2,00 Mark) — erläutert auf Anregung von außen her die vom Verfasser angewandte Untersuchungsmethode an einem Beispiel.

C. Schwerdt: „Seekrankheit und Änderung im Schiffbau"; Jena, G. Fischer (0,50 Mark) — will durch neue Unterwasserform, die aber bei fahrenden Schiffen nicht ausführbar ist, dem Übel steuern.

Den gleichen Zweck verfolgt: C. Turc: „Le navire pour passagers"; Paris, Bernard & Cie. (2,00 Mark).

W. H. Atherton und A. L. Mellanby: „The resistance and power of steamships"; Manchester, The Technical Publishing Co. (gebunden 5 s). — Dies Werk ist die Gesamtausgabe der einzelnen, früher von den Verfassern in „The practical Engineer" veröffentlichten Aufsätze und behandelt erschöpfend die Frage: Welche Kraft ist nötig, um einem nach gegebenem Gewicht oder Wasserverdrängung und Hauptdimensionen geplanten Dampfer die verlangte Geschwindigkeit zu geben?

Th. Walton: „Kennt ihr euer Schiff?" Autorisierte deutsche Übersetzung nach der sechsten Auflage des englischen Originals von Kapitän C. Jesenfeld; Berlin,

Digitized by Google

Oldenburg, Leipzig, G. Stalling (5,00 Mark) — ist eine namentlich für die Kauffahrtei wertvolle Sammlung von Vorträgen des Verfassers über Stabilität, Konstruktion, Freibord usw.

J. J. Welch: „A textbook of naval architecture"; London, Stationery Office (3 s) — ist in neubearbeiteter, vermehrter Auflage erschienen; es bildet den Leitfaden für den Unterricht der Offiziere im Schiffbau auf dem Naval College in Greenwich.

C. Hansen: „Forelaesninger over moderne skibsbygningskunst"; Kopenhagen, H. Philipson & Co. — gibt die vom Verfasser an der polytechnischen Lehranstalt in Kopenhagen gehaltenen Vorlesungen über theoretischen und praktischen Schiffbau in Umdruck mit Zeichnungen und einer Abhandlung über die Entwicklung des Dampfschiffsbaues.

Schiffsmaschinenbau und -Betrieb.

C. Hartmann: „Der Schiffsmaschinendienst" — ist bei Eckardt & Meßtorff, Hamburg (3,00 Mark) in neunter, vermehrter und verbesserter Auflage erschienen, was für die Brauchbarkeit dieses Handbuches für Fluß- und angehende Seedampfschiffsmaschinisten und für Schiffsführer spricht.

H. Wilda: „Schiffsmaschinenkunde, mit besonderer Berücksichtigung der Hilfsmaschinen" — ist in demselben Verlag in dritter, umgearbeiteter Auflage herausgegeben (16,00 Mark). Das als Leitfaden für Seedampfschiffsmaschinisten zur Vorbereitung auf die Prüfung, für den Schulgebrauch und die Praxis gedachte Buch gibt die Darstellung aller Maschinenteile mit kurzen Erklärungen, die durch den Lehrer zu erweitern sind und das Werk für die Praxis als Nachschlagebuch sehr geeignet machen.

J. Hartig: „Aus der Praxis für die Praxis"; Bremerhaven, L. v. Vangerow (18,00 Mark) — hat in Jahresfrist eine neue Auflage, die vierte, erlebt, die durch Tafeln der Schultzkessel und eine Tabelle der auf unseren Kriegsschiffen vorhandenen Wasserrohrkessel für die Marine besonders bemerkenswert ist.

W. Leps: „Die Wasserrohrkessel der Kriegs- und Handelsmarine, ihre Bauart, Wirkungsweise, Behandlung und Bedienung"; Rostock, C. J. E. Volckmann (10,00 Mark).

Geo. R. Mc. Dermott: „Screw propeller computer"; Ithaca, Technical Publishing Co. (gebunden 25 s) — gibt ein Mittel, auf rein mechanischem Wege unter Zugrundelegung der Froudeschen Untersuchungen alle auf die Schraube bezüglichen Fragen schnell und genau zu lösen.

Reeds „Marine stoker's guide"; Sunderland, Ths. Reed & Co. — ist ein nützlicher Leitfaden für Marineheizer und berücksichtigt auch die in der englischen Marine eingeführten Wasserrohrkessel.

Sextons „Pocket book on boiler-making, shipbuilding and the iron and steel trades" — ist in sechster, von S. Sexton bearbeiteter Auflage bei E. & F. N. Spon (gebunden 5 s) erschienen.

V. Malfatti: „Caldaie a tubo d'acqua"; Rom, Cecchini. — Diese neue Arbeit des Verfassers ist wie die vorhergehenden über die Belleville- und über die Niclausseketessel im Auftrage des Marineministers verfaßt als Lehrbuch für das Maschinen-

Digitized by Google

personal. Es behandelt die in der italienischen Marine benutzten Yarrow-, Blechynden-Thornycroft-, Normand-, Pattison-, Greco- und Martinellikessel, ihren Gebrauch und Instandhaltung in klarer Sprache mit Abbildungen. Ein Anhang enthält noch einige in anderen Marinen eingeführte Kesseltypen.

J. Baills: „Géométrie des diagrammes, questions économiques sur les courbes d'indicateur, théorie de la machine marine"; Paris, R. Chapelot & Cie. (12 Frcs.) — ist eine Sammlung der von dem Verfasser seit etwa 10 Jahren in der „Revue maritime" veröffentlichten Arbeiten.

A. H. M. Rasmussen: „Maskineriet i Fladens skibe"; Kopenhagen.

Von Werken, die allgemein die Maschinentechnik behandeln, seien hier noch folgende angeführt:

Von dem bekannten Werk: C. Bach: „Die Maschinenelemente, ihre Berechnung und Konstruktion, mit Rücksicht auf die neueren Versuche" ist die neunte, vermehrte Auflage bei A. Bergsträsser, Stuttgart, erschienen (38,00 Mark).

R. M. Neilson: „The steamturbine"; London, Longmans, Green & Co. (gebunden 10 s 6 d) ist in zweiter, durchgesehener und erweiterter Auflage erschienen.

F. Colomer und Ch. Lordier: „Combustibles industriels; Houille, pétrole, lignite, tourbe, bois, charbon de bois, agglomérés, coke"; Paris, Vve. Ch. Dunod — gibt die Förderung, Herstellung, Analyse und Nutzwert der verschiedenen in der Industrie verwendeten Heizstoffe.

H. Booth: „Liquid fuel and its combustion"; Westminster, A. Constable & Co. (gebunden 24 s) — gibt eine Zusammenstellung aller Versuche zu Wasser und zu Lande mit flüssigen Heizstoffen, ihrer Ergebnisse und der zur Förderung der Verbrennung und Vermehrung der Heizwirkung erdachten Vorrichtungen.

F. J. Rowan: „The practical physics of the modern steam boiler"; London, P. S. King & Sohn (21 s) — gibt die physikalischen Grundlagen, auf denen die Form und die Betätigung der Dampfkessel beruht.

Elektrizität an Bord.

O. F. Roedder: „Die elektrotechnischen Einrichtungen moderner Schiffe"; Wiesbaden, C. W. Kreidel — gibt einen umfassenden Überblick über den gegenwärtigen Stand der Verwendung von Elektrizität an Bord von Handels- und Kriegsschiffen, nebst Beschreibung der verwendeten Erzeuger. Insbesondere sind die elektrischen Einrichtungen der Schiffe der Flotte der Vereinigten Staaten behandelt.

„Leitfaden für den Unterricht in Elektrotechnik in der Ingenieurklasse der Kaiserl. Deckoffizierschule", bearbeitet von Marine-Stabsingenieur Slauck; Wilhelmshaven, A. Heine (gebunden 2,70 Mark) — schließt an den „Leitfaden für die Ingenieuraspirantenklasse" an.

Johs. J. C. Müller: „Lehrbuch der Elektrotechnik, mit besonderer Berücksichtigung der elektrischen Anlagen auf Schiffen"; Braunschweig, F. Vieweg & Sohn — füllt ein vorhandenes Bedürfnis aus.

Digitized by Google

M. Burstyn: „Elektrotechnischer Unterricht und Anleitung zum Betrieb elektrischer Anlagen, insbesondere auf Kriegsschiffen; Lehrbuch für Unteroffiziere" — ist in dritter Auflage im Auftrage des k. und k. Reichskriegsministeriums, Marinesektion als Dienstbuch herausgegeben. Pola (10,00 Mark).

R. Blochmann: „Die drahtlose Telegraphie und ihre Verwendung für nautische Zwecke"; Leipzig und Berlin, L. G. Teubner (0,60 Mark) — gibt in weiterer Ausführung einen auf dem Nautischen Vereinstag gehaltenen Vortrag wieder, der das behandelte Thema auch Laien verständlich darstellt.

Schiffsvermessung.

Die Seeberufsgenossenschaft hat „Vorschriften über den Freibord für Dampfer und Segelschiffe in der langen und atlantischen Fahrt sowie in der großen Küstenfahrt" veröffentlicht, die im Kommissionsverlag von Eckardt & Meßtorff, Hamburg, erschienen sind (2,00 Mark).

Der Board of Trade hat eine neue Auflage der „Instructions and regulations relating to the measurement of ships and tonnage under the Merchant shipping Act, 1894" herausgegeben, die alle früheren aufhebt, bei Eyre & Spottiswoode, London (1 s 3 d).

Die „York-Antwerp-Rules 1890" sind in vierter Auflage, deutsch und englisch, von Eckardt & Meßtorff, Hamburg, herausgegeben.

Unterseeboote.

A. H. Bourgoyne: „Submarine navigation past and present"; London G. Rickards, New York, E. P. Dutton & Co. (geb. 31 s 6 d) — ist an Stelle der vor zwei Jahren nur in einem Heft erschienenen gleichnamigen Vierteljahrsschrift getreten. Das Buch bringt nichts wesentlich Neues, die Hälfte des einen Bandes füllen die amtlichen Erprobungsberichte der Hollandboote in Amerika, die andere aus Zeitschriften entnommene Urteile über Unterwasserboote und deren Verwendung; es ist kein selbständiges Werk.

Von H. C. Fyfe: „Submarine warfare, past, present and future"; London, Grant Richards (gebunden 7 s 6 d) — ist bereits eine zweite Auflage nötig geworden, die in der Vorrede die Vorgänge im Unterseebootswesen bis Ende des Jahres 1902 berücksichtigt, sonst unverändert ist.

H. Noalhat: „Les sousmarins et la prochaine guerre navale"; Paris, Berger-Levrault & Cie. (3,50 Frcs.) — gibt eine verallgemeinerte Darstellung des Unterwasserbootes und seiner Verwendung im Seekriege, die nichts Neues bringt.

Schiffs- und Tropen-Gesundheitswesen.

„Der Dienst des Hafenarztes in Hamburg"; Hamburg, L. Voß (4,00 Mark) — gibt den die Jahre 1895 bis 1902 umfassenden Bericht über die Tätigkeit des Hafenarztes und über das Institut für Schiffs- und Tropenkrankheiten.

Herhold: „Die Hygiene bei überseeischen Expeditionen"; E. S. Mittler & Sohn — gibt eine kurze klare Anleitung für die sanitären Vorbereitungen, das Verhalten auf der Überfahrt und bei den Unternehmungen an Land.

Digitized by Google

Seekriegsrecht.

W. Frhr. v. Mirbach: „Das Durchsuchungsrecht"; Berlin, J. Sittenfeld (3,00 Mark) — gibt eine Darstellung dieses für den Seeoffizier so wichtigen Gebietes des internationalen Seerechtes.

B. Kraemer: „Die unterseeischen Telegraphenkabel in Kriegszeiten"; Leipzig, A. Deichert Nachf. (1,50 Mark) — gibt eine Übersicht über die geschichtliche Entwickelung der Kabelschutzfrage, wendet die allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätze darauf an und befürwortet internationale Regelung.

Kolonialwesen.

Dr. A. Zimmermann hat sein groß angelegtes Werk: „Die europäischen Kolonien" durch den 5. Band: „Die Kolonialpolitik der Niederlande"; Berlin, E. S. Mittler & Sohn (6,50 Mark) — zu einem vorläufigen Abschluß gebracht.

K. Haebler: „Die überseeischen Unternehmungen der Welser und ihrer Gesellschafter; Leipzig, C. L. Hirschfeld (9,60 Mark) — gibt eine auf langjährigen archivalischen Studien begründete Darstellung dieser leider auf die Dauer erfolglosen Bestrebungen.

Heerwesen, Kriegsgeschichte.

Die nachfolgenden Werke seien der Beachtung der Seeoffiziere empfohlen:

L. Frobenius: „Weltgeschichte des Krieges", unter Mitwirkung von Oberstleutnant a. D. H. Frobenius und Korvettenkapitän a. D. E. Kohlhauer; Hannover, Gebr. Jänicke (gebunden 24,00 Mark). — Der Titel kann leicht zu Mißverständnissen Veranlassung geben; das Buch handelt vom Kriege und seinen Waffen, wie sie vom Anbeginn der Geschichtschreibung bis zum 20. Jahrhundert in der ganzen Welt in Gebrauch waren, und schließt naturgemäß auch die taktische Verwendung der Waffen ein, die an Beispielen aus der Kriegsgeschichte erläutert wird. Das Werk ist in dem knappen Rahmen von 51 Bogen mit 800 Abbildungen, meist im Text, dem umfangreichen Stoffe nach Möglichkeit gerecht geworden.

„Grundzüge der deutschen Land- und Seemacht", bearbeitet von höheren Offizieren auf Veranlassung der Generalinspektion des Erziehungs- und Bildungswesens; Berlin, E. S. Mittler & Sohn (2,25 Mark) — ist geeignet, zum gegenseitigen Verständnis von Heer und Flotte wesentlich beizutragen. Die einzelnen Abschnitte sind bearbeitet von General der Infanterie v. Blume, Major Frhrn. v. Freytag-Loringhoven, Oberst Frhr. v. Steinaecker, Generalleutnant z. D. v. Kaltenborn-Stachau, Fregattenkapitän Grapow.

P. v. Schmidt: „Der Werdegang des preußischen Heeres"; Berlin, M. Schultz-Engelhard (7,00 Mark) — schildert diesen in Aufbringung und Organisation, Offizierkorps, Disziplin, militärischem Geist, Invalidenversorgung, Bekleidung, Ausrüstung, Bewaffnung, Ausbildung und Fechtart.

E. Curey und J. Pesseaud: „l'Artillerie à l'exposition universelle de 1900"; Paris, Berger-Levrault & Cie. — gibt in fachmännischer Darstellung die von Rußland, Skoda, Hotchkiß, St. Chamond, Schneider-Canet ausgestellten Feld-,

Digitized by Google

Küsten und Schiffsgeschütze mit zahlreichen, die Konstruktion darstellenden Abbildungen und Angaben über die Wirkung.

E. Marschner, Lehrbuch der Waffenlehre zum Selbststudium für Offiziere aller Waffen — ist in dritter Auflage, Wien, F. Tempski, erschienen. (10,00 Mark.)

C. Endres: „Der militärische Waffengebrauch"; Berlin, R. v. Decker — gibt eine zur Benutzung bei dem Unterricht, zum Nachschlagen für Vorgesetzte und Behörden bestimmte, durch Beispiele erläuterte erschöpfende Darstellung dieses schwierigen Kapitels militärischer Bestimmungen.

G. Fambri: „Das Kartenlesen"; Innsbruck, G. Schwick — ist eine praktische Anleitung zu dieser wichtigen Kunst, verbunden mit angewandten Aufgaben.

Von **geographischen** und **geschichtlichen** Werken seien erwähnt:

F. Ratzel: „Politische Geographie oder die Geographie der Staaten, des Verkehrs und des Krieges"; Berlin, R. Oldenbourg — ist in zweiter umgearbeiteter Auflage erschienen; durch die neu hinzugefügten Abschnitte über die Geographie des Verkehrs und des Krieges gewinnt das Werk für den Seeoffizier besonders an Wert.

Th. Lenschau: „Das Weltkabelnetz" — bildet das 1. Heft der 1. Serie der Zeitschrift „Angewandte Geographie", Hefte zur Verbreitung geographischer Kenntnisse in ihrer Beziehung zum Kultur- und Wirtschaftsleben, Halle a. S., Gebauer-Schwetschke, auf das wegen der Wichtigkeit für den Seeoffizier hier hingewiesen werden möge.

A. Krämer: „Die Samoainseln", Entwurf einer Monographie, mit besonderer Berücksichtigung Deutsch-Samoas — liegt der nunmehr bei E. Schweizerhart, Stuttgart erschienene 2. Band vor, der die Ethnographie behandelt.

D. Schäfer: „Die Hanse"; Bielefeld und Leipzig, Velhagen & Klasing in der Sammlung von Monographien zur Weltgeschichte herausgegeben von E. Geyck — gibt eine durch zahlreiche bildliche Darstellungen geschmückte Schilderung jenes großen Zeitabschnittes deutscher Seemacht.

Sprachenkunde.

Von dem Vocabulario nautico Italiano, das Professor F. Corazzini mit Unterstützung des italienischen Marine-Ministeriums herausgibt, ist der dritte Band, der mit Buchstaben H abschließt, erschienen.

Kron, R.: „Naval sketches by various authors"; Berlin, R. Gaertner — bildet ein Heft der Schulbibliothek französischer und englischer Prosaschriften aus der neueren Zeit, herausgegeben von L. Behlsen und J. Gengersbach, und enthält eine gute Auswahl von Lesestücken aus der englischen Seekriegsgeschichte.

L. Gouyet: „Lectures maritimes anglaises"; Paris, A. Challemel (gebunden 3,50 Franks) — ist das auf der französischen Marineschule angenommene englische Lesebuch, das den Schülern den Gebrauch der englischen Seemannssprache geläufig machen soll.

Von der **belletristischen Marineliteratur** ist zu nennen:

P. G. Heims: „Auf blauem Wasser"; Braunschweig, G. Westermann (gebunden 10,— Mark) — atmet den Geist der Königstreue, Vaterlandsliebe und Liebe

Digitized by Google

zur blauen See und zu unserm schönen Beruf und enthält richtige technische und maritime Angaben.

Philip Kniert ist mit einem neuen Bande seiner Geschichten von der Wasserkante: „Aus der guten alten Zeit", Berlin, Concordia, hervorgetreten.

M. O. Klaußmann: „Heiß' Flagge und Wimpel"; Kattowitz und Leipzig, L. Siwinna (gebunden 4,50 Mark) — Band III der „Phönix"-Bibliothek, einer Jugendschriftensammlung, schildert das Leben an Bord von der Indienststellung bis zur Außerdienststellung.

Neudeck: „Nelson", Schauspiel in fünf Akten; Dresden, E. Piersons Verlag (2,00 Mark).

J. Reuper: „Helden zur See", Seefahrten und Abenteuer von der ersten Umsegelung Afrikas bis auf die neueste Zeit — ist in 3. Auflage bei der Union, Deutsche Verlagsgesellschaft, Stuttgart, Berlin, Leipzig (gebunden 4,50 Mark) erschienen.

H. Schacht: „Seemanns Liedertafel"; Hamburg, G. Kramer (0,60 Mark) — ist in 12. Auflage erschienen.

G. Crowe: „The commission of H. M. S. »Terrible« 1898 bis 1902", Newnes; — gibt nach Tagebuchaufzeichnungen, die von dem Stabswachtmeister des Schiffes niedergeschrieben wurden, eine populäre Geschichte dieser ereignisreichen Indienststellung, deren geschichtlicher Wert aber hinter der Beschreibung des Bordlebens zurücksteht.

Die Westminster Press, London, ist mit einer Sammlung „Log series" in die Erscheinung getreten, in der Logbücher über die Indienstheltung aller englischen Kriegsschiffe veröffentlicht werden sollen, um der Besatzung als Erinnerung zu dienen und weiteren Kreisen das Leben der englischen Kriegsschiffsmatrosen näher zu rücken. Erschienen sind bereits: „Log of the »Arethusa« 1899 bis 1903" von R. W. Hathaway, der dem Seesoldatendetachement angehörte und „Log of H. M. S. »Phaeton«" von dem A. B. Matrosen G. T. Wilson. „Log of H. M. S. »Victorious« 1899 to 1903" von J. S. Reid und T. H. Pearce, „Log of H. M. S. »Goliath«" von J. B. Brodie und A. F. Ray.

Ch. Protheroe: „Life in the mercantile marine"; London und New York, J. Lane (3 s 6 d) — eine frische und spannende Schilderung des Lebens auf englischen Handelsschiffen.

Meuss, Kapitän zur See z. D.,
Oberbibliothekar des Reichs-Marine-Amts.

Digitized by Google

Rundschau in fremden Marinen.

England. Der Empfang und der Aufenthalt des Königs Edward VII. in Kiel wird in der englischen Presse fast durchweg sympatisch und mit Befriedigung besprochen, jedoch fast nie die Erwähnung unterlassen, daß dem Besuche eine besondere politische Bedeutung nicht zugeschrieben werden könne. Die „Times“ schließt ihren Leitartikel über den Erfolg des Besuches mit den Worten: No phantom as to German aggression haunts us; but the consciousness we feel that it is our duty to watch the progress of German naval power, and to consider the possible purposes for which it might be used, will certainly not be lessened by what we have seen at Kiel or by any such assurances as we have heard there. Sie vertritt ihren deutschfeindlichen Standpunkt auch weiter bei der Besprechung des Gegenbesuches des deutschen I. Geschwaders in Plymouth, indem sie die Behauptung aufstellt, der Besuch sei nur zum Zweck des Spionierens erfolgt, um aus den Vervollkommnungen der englischen Marine möglichst großen Nutzen ziehen zu können. Diese Befürchtung des „Times“-Korrespondenten hat auch noch andere ergriffen und zur Anfrage im Unterhause Anlaß gegeben, ob der Admiralität bekannt sei, daß die deutschen Schiffe photographische Aufnahmen der Befestigungen und Werftanlagen von Devonport gemacht hätten. Eine andere, aus gleichartigen Motiven erfolgte Anfrage aus den Reihen des Unterhauses wollte die Admiralität zu einer Äußerung veranlassen, ob besondere Bestimmungen den Weiterverkauf älterer Kriegsschiffe an eine andere Nation, besonders an Deutschland, verhinderten. Der „Matin“ läßt sich auf Grund dieser Auslassungen aus London melden, der Besuch des deutschen Geschwaders habe in England einen schlechten Eindruck gemacht, aber nur wegen des guten Aussehens der Schiffe und Mannschaften und ihrer guten Kriegsbereitschaft. — Eine unparteiische und richtige Würdigung des Besuchs des Königs in Kiel und der Bedeutung der deutschen Flotte mit Rücksicht auf England findet sich dagegen in zwei Artikeln des Juliheftes „The Empire Review“: „The Kiel Interview“ von Edw. Dicey und „The Truth About the German Navy“ von J. L. Bashford. In dem ersteren wird einem friedlichen Zusammengehen Englands und Deutschlands ohne besondere Verträge das Wort geredet, da zwischen beiden Ländern wirkliche materielle Gegensätze nicht vorhanden seien. Der Verfasser des zweiten Artikels schöpft seine Kenntnis anscheinend aus eingehenden Unterhaltungen mit leitenden Persönlichkeiten der deutschen Marine oder aus sonst offiziellen Quellen.

Das wichtigste Ereignis für England auf militärischem Gebiete ist die Denkschrift des Kriegsministers Mr. Arnold Forster über die von der Regierung beabsichtigte Heeresreorganisation und seine Einführungsrede im Unterhause am 14. Juli. Beide legen wiederum ein beredtes Zeugnis von dem organisatorischen und parlamentarischen Talent des Ministers ab. Die von der Regierung beabsichtigten Änderungen der Heeresorganisation, durch welche das Heer gleichzeitig schlagfertiger und billiger gemacht werden soll, sind teils durchgreifender, teils aber erst vorbereitender Natur. Es wird in ihnen der Abneigung des englischen Volkes, alte, früher bewährte Einrichtungen mit einem Federstrich zu beseitigen, vielleicht noch etwas zu sehr Rechnung getragen. Hinsichtlich der weiteren Zukunft der „Miliz“ drückt sich wenigstens der Kriegsminister sowohl in der Denkschrift wie in der Rede unklar aus. Nach den Reorganisationsvorschlägen wird das reguläre Heer in Zukunft aus zwei Teilen: einer General Service Army und einer Home Service Army bestehen. Das erstere soll zum größten Teil in Indien und den Kolonien, zum kleineren in dem Vereinigten Königreiche stationiert sein, das letztere nur in großen Kriegen außerhalb der Heimat verwendet werden. In der

Digitized by Google

General Service Army werden Leute, die beim Eintritt 19 Jahre alt sein müssen, 9 Jahre aktiv und 3 Jahre in der Reserve dienen. Die Stärke derselben wird nicht genau angegeben, wird aber wahrscheinlich 100 Infanterie-Bataillone zu 1000 Mann und 100 Batterien zu 100 Mann betragen. In der Home Service Army werden die Bataillone nur 500 Mann stark sein: von ihnen sollen 100 Mann unter denselben Bedingungen wie in der General Service Army eingestellt werden, 400 Mann mit 2jähriger aktiver Dienstzeit und 6jähriger Reservepflicht sein, deren Mindestalter beim Eintritt 18 Jahre beträgt. Die Reserve soll in jedem zweiten und vierten Jahre eine längere Übung mit den Stammbataillonen machen. Die Unteroffizierstellen dieser Home Service-Bataillone sind den Leuten der General Service vorbehalten, um diesen nach ihrer aktiven Dienstzeit eine sichere Existenz in Aussicht zu stellen. Die Home Service Army erhält ihre Standquartiere über das ganze Inselreich verteilt, die Bataillone sollen sich aus dem Rayon dieses Standquartiers ergänzen. Zur Bildung dieser neuen Armee sind die nicht zur Formierung der General Service-Armee notwendigen Bataillone der jetzigen regulären Armee und ein Teil der Miliz-Bataillone in Aussicht genommen. Wie stark sie sein soll, ist noch nicht bestimmt. Jedenfalls wird die Friedensstärke des aus der General und Home Service Army sich zusammensetzenden regulären Heeres bedeutend kleiner sein als die des jetzigen, das abgesehen von der indischen Armee (156900 Mann) rund 310000 Mann zählt.

Neben dieser Feldarmee soll eine zweite Armee aus den Volunteers zur lokalen Verteidigung gegen feindliche Einfälle (raids) geschaffen werden. Sie wird höchstens 200000 (augenblicklich 18000) Mann stark sein und in 2 Klassen zerfallen, von denen die erste, ein Drittel der Gesamtstärke umfassend, eine erweiterte Ausbildung zur Verwendung in größeren Verbänden erhält. Hierdurch wird die Zahl der Volunteers gegen den augenblicklichen Bestand um rund 61000 Mann herabgesetzt.

Durch die Verminderung der Friedensstärke der Armee wird die von allen Parteien gewünschte Beschränkung der Ausgaben für die Landesverteidigung angestrebt. Die Möglichkeit einer solchen Herabsetzung wird mit der Überzeugung des Defence Committee begründet, daß die Flotte imstande ist, eine ernstliche Invasion des Inselreiches im ersten Stadium eines Krieges zu verhindern. Eine Verminderung der Ausgaben für die Flotte ist nach einer Rede des Lord of the Exchequer, Mr. Austen Chamberlain, vor der Londoner Kaufmannschaft undenkbar, so lange auf dem Festlande die Bestrebungen nach einer Vermehrung der Streitkräfte andauern.

Die vorgeschlagene Heeresorganisation soll demnach England 1. ein stets schlagfertiges Kolonialheer schaffen, das nicht auf die Heranziehung von Reserven zu warten braucht, sondern das vollkommen die Vorteile eines ständigen Werbeheeres besitzt; 2. die Verstärkung dieses Kolonialheeres durch ein den modernen Verhältnissen angepaßtes Territorialheer ermöglichen, das zwar auch noch ein Werbeheer ist, aber sich in seiner ganzen Organisation den Heeren der großen Kontinentalmächte mit allgemeiner Wehrpflicht nähert; 3. die Volunteer-Formationen zu einer Art freiwilliger Landwehr zusammenfassen, von denen ein Teil infolge besserer Ausbildung zur Verwendung mit der Home Service Army fähig ist.

Die Fachpresse hat noch nicht Gelegenheit gehabt, sich über Mr. Forsters Plan eingehend zu äußern. Im Unterhause ist bisher nur die in dem Plane zutage tretende Absicht, die „Militia“ gänzlich aufzuheben, von der Opposition bekämpft worden. Die „Times“ gibt bei der Besprechung auf die Frage: „Will the scheme give us the Army we want?“ zum Schluß folgende Antwort: „Mr. Arnold Forster has disposed of the recommendations of the Duke of Norfolk's Commission (Einführung einer allgemeinen Wehrpflicht an Stelle der Militia und der Volunteers) by pointing out the increased cost involved. But this argument does not dispose of the broader contention that unless we have some form of universal

Digitized by Google

national training in arms we shall neither have a sufficiently elastic Reserve for a really great war nor a population sufficiently predisposed to soldiering to enable us at any reasonable cost to raise out of it the voluntary Army we require for Imperial purposes. In other words, Mr. Arnold Forster's proposals are not the final solution of our military problem. But they constitute an important advance in the right direction.

— Personal. Die Beförderung des Ersten Seelords der Admiralität, Lord Kerr, zum Admiral of the fleet hat das Aufrücken des „Director of Naval Intelligence", des Prinzen Louis von Battenberg zum Kontreadmiral zur Folge gehabt. Bei der Julibeförderung wurden 23 Commanders zu Captains und 33 Lieutenants zu Commanders ernannt; ihr Durchschnitts-Dienst- und Lebensalter ist nahezu dasselbe, wie bei den Neujahrsbeförderungen.

Die Schiffsjungen des Schulschiffes „Lion" in Devonport sollen mit Ende dieses Jahres in das neue Schiffsjungeninstitut in Harwich übersiedeln; als seegehender Kreuzer für diese Schule ist die „Medea" nach Beendigung der Probefahrten mit den Yarrow-Kesseln bestimmt.

Das Naval College zu Osborne wird zum Aufnehmen von 105 Kadetten bereits zum zweiten Male erweitert.

Im Naval Engineer College zu Reyham soll auch eine Anzahl junger Leute Aufnahme finden, die sich zum Eintritt zwar nicht in die aktive Engineer-Laufbahn, aber in die Reserveformationen verpflichten.

Zur Heranbildung von Zahlmeistern der Naval Reserve wird eine Anzahl bank clerks während der Manöver für 2 bis 4 Wochen an Bord der Schiffe kommandiert.

Der Mangel an sprachkundigen Offizieren unter den aktiven Seeoffizieren hat die Admiralität veranlaßt, die Erlernung fremder Sprachen durch Erlaß neuer Bestimmungen wesentlich zu erleichtern und zu fördern:

1. Die Zahl der Offiziere, die Sprachenurlaub ins Ausland mit vollem Gehalt erhalten können, ist von 10 auf 20 pro Jahr erhöht; auch Commanders und Captains können solchen Urlaub erhalten.

2. Die Zeit des Urlaubs zählt als volle Dienstzeit, die Gewährung des vollen Gehalts wird nicht von dem Erfolg eines späteren Examens abhängig gemacht.

3. Zulagen werden aber nur durch Ablegung eines Examens als interpreter oder acting interpreter gezahlt. Die Dauer des Urlaubs und der Höhe der Zulagen sind für die Qualifikation als interpreter oder acting interpreter verschieden, richten sich außerdem nach der Sprache. Für die spätere Verwendung als interpreter oder acting interpreter werden ebenfalls Zulagen gezahlt.

Sprache:	Dauer des Aufenthalts für Ablegung des Examens als		Zulage bei Bestehen des Examens als		Zulage bei Verwendung als			
	interpreter:	acting interpreter:	interpreter:	acting interpreter:	interpreter:		acting interpreter:	
	Monate:		Pfd. Sterl.		pro Tag			
					s	d	s	
Japanisch . . .	12	6	200	100	2	6	1	
Russisch	9	6	150	75	2	6	1	
Deutsch, Holländisch, Griechisch . . .	6	4	70	35	2	0	1	
Roman. Sprachen .	4	3	50	25	1	6	1	

Die Offiziere, die an Bord jüngeren Offizieren Unterricht geben, erhalten pro Stunde 5 s statt 2 s 6 d, wie bisher.

Digitized by Google

4. Die interpreters müssen alle 5 Jahre ein neues Examen ablegen und können hierzu für 1 Monat mit vollem Gehalt ins Ausland beurlaubt werden.

5. Die Preise für gute Sprachkenntnisse der Seekadetten sind von 75 Pfd. Sterl. auf 130 Pfd. Sterl. vermehrt worden. Die ersten Preise betragen 10 Pfd. Sterl., die zweiten 5 Pfd. Sterl. in jeder Sprache. Die meisten Preise sind für gute Kenntnisse in der französischen Sprache ausgesetzt.

Großer Wert wird auf die Erwerbung japanischer Sprachkenntnisse gelegt. In Weihaiwei wird ein japanischer Lehrer für die Offiziere des ostasiatischen Geschwaders engagiert werden.

— Manöver. Von Mitte Juli bis Mitte August werden folgende Manöver größeren Stils stattfinden:

1. Torpedobootsmanöver in der Irischen See in derselben Weise wie im Vorjahre, mit dem Unterschiede, daß zum Schluß auch eine größere Anzahl von Linienschiffen und Kreuzern an ihnen teilnehmen wird. Die Manöver dauern vom 8. bis 15. August.

Die Streitkräfte sind wieder in zwei Parteien, eine blaue und eine rote, geteilt. Die blaue steht unter der obersten Leitung des Vizeadmirals Wilson und der besonderen Leitung des „officer in charge of the Home Fleet destroyers", Captain Charlton; sie verfügt über 6 Torpedokanonenboote, 48 Torpedobootszerstörer, 3 Torpedodepotschiffe und operiert von der Ostküste Irlands aus, mit den Basisstationen Carrickfergus, Waterford und Queenstown.

Die rote Partei wird von dem Kontreadmiral Robinson auf dem „Highflyer" als Flaggschiff geführt; sie setzt sich aus 11 Torpedokanonenbooten, 27 Torpedobootszerstörern (17 gelten als Torpedoboote), 38 Torpedobooten, sämtlichen Unterseebooten, 3 Torpedo- und 2 Unterseeboots-Depotschiffen zusammen und operiert von der Westküste Englands aus mit Loch Ryan, Milford Haven und Falmouth als Stützpunkten.

Die für die Manöver neu in Dienst zu stellenden oder auf vollen Etat aufzufüllenden Torpedofahrzeuge, 51 Zerstörer und 38 Torpedoboote, heißen am 14. Juli 9 Uhr ihre Flaggen.

Bemerkenswert ist die große Zahl der Unparteiischen für dieses Manöver — zwölf Captains oder Commanders, darunter fünf Offiziere des Naval Intelligence Department (Admiralstab) — ein Beweis, daß man mit der bisherigen Methode der Verwendung der Unparteiischen zu brechen beabsichtigt und die Gelegenheit zur praktischen Ausbildung von Admiralstabsoffizieren benutzen will.

2. Flottenmanöver der Home- und Kanal-Flotte, die durch Neuindienststellungen von 7 Linienschiffen auf je 12 Linienschiffe gebracht werden sollen und je einen dritten Admiral erhalten, da als taktische Einheit in England eine Division von vier Schiffen angesehen wird. Die beiden Kontreadmirale sind: Kontreadmiral Poore, der bis vor kurzem Zweiter Admiral der Home-Flotte war, und Kontreadmiral Groome. Der Home-Flotte wurden die sechs Kreuzer der Royal Naval Reserve, der Kanalflotte die sechs Kreuzer der Kreuzerdivision zugeteilt.

Die Indienststellung der zur Auffüllung der Home- und Kanal-Flotte bestimmten Linienschiffe „Canopus", „Barfleur", „Goliath", „Renown", „Resolution", „Howe", „Ramillies" erfolgt am 18. Juli. Die Übungen selbst sollen bis zum 15. August dauern. Über den Beginn und die Art ist nichts gesagt. Die in Dienst befindlichen Schiffe der Home- und Kanal-Flotte sammeln sich vom 18. Juli ab in Portland und Torbay. Nach einigen Nachrichten sollen die Übungen nur taktischer Art sein. Aus den bisher bekanntgegebenen Kommandierungen von Nachrichtenoffizieren kann man jedoch schließen, daß in Verbindung mit dem Torpedobootsmanöver ein strategisches Manöver im Westeingange zum Kanal stattfinden wird. Die aus der Kräfteverteilung hervorgehende Ansicht der englischen Admiralität, daß nicht mehr als 12 moderne Linienschiffe

Digitized by Google

zu einem einheitlichen Flottenverbande vereint werden können, verdient ebenso hervorgehoben zu werden wie das Festhalten an der Division von vier Schiffen als taktische Einheit.

— Geschwader. Die Home-Flotte: „Exmouth“ F, „Royal Oak“ F' „Russell“, „Royal Sovereign“, „Revenge“, „Hood“, „Empreß of India“, blieb bis zum 6. Juli in Berehaven, ging dann über Bangor und Lucebucht nach der Mountsbucht, um Kohlen aufzufüllen, und war vom 18. bis 25. Juli in Portland. Hier und auf der Reise von Berehaven trafen die zur Begleitung des Königs auf seiner Reise nach Kiel detachierten Kreuzer „Essex“, „Bedford“, „Juno“, „Dido“ sowie die neu in Dienst gestellten Linienschiffe „Triumph“ und „Swiftsure“ zur Flotte. Auf der „Juno“ explodierten auf der Rückreise von Kiel Feuerwerkskörper, wodurch zwei Mann erstickten. Die Torpedobootszerstörer-Flottillen wurden zur Vorbereitung für die Sommermanöver Anfang Juli auf die Werften detachiert. Die Portsmouth-Flottille wird in Zukunft als Portland- und die Medway- oder Chatham-Flottille als Felixtowe-Flottille bezeichnet werden. — In Harwich wurde der Zerstörer „Haughty“ von dem Dampfer „Hirondelle“ gerammt und so schwer beschädigt, daß er auf Strand gesetzt werden mußte; ein Verlust an Menschen war nicht zu beklagen.

Das Kanalgeschwader war bis Mitte des Monats mit Instandsetzungsarbeiten der Schiffe beschäftigt und sollte sich vom 18. Juli ab in Torbay wieder vereinigen. Für „Prince George“ stellte am 16. Juli der „Magnificient“ in Dienst. Der „Illustrious“, bisher der Mittelmeerflotte angehörend, trat nach vorläufiger Instandsetzung zum Kanalgeschwader. Die „Majestic“ sollte ebenfalls noch für die Manöver fertig werden. Kontreadmiral Bridgeman heißte am 25. Juni seine Flagge als Zweiter Admiral auf dem Linienschiff „Victorious“.

Die heimische Kreuzerdivision kam am 24. Juni mit den Mittelmeerkreuzern nach beendeten gemeinsamen Übungen im westlichen Mittelmeerbecken in Gibraltar an und ging am 5. Juli von dort aus, mit Ausnahme der „Kent“, beschleunigt nach England zurück. „Monmouth“ legte die Strecke von Gibraltar nach Plymouth (rund 1000 Seemeilen) in 53,1 Stunden zurück. Am 19. Juli waren die Schiffe in Torbay.

Das Gros der Mittelmeerflotte traf am 29. Juni in Malta ein und ging am 18. Juli wieder zu einer Rundreise im östlichen Mittelmeerbecken nach Alexandrien, Jaffa, Cypern, Smyrna in See. Dem Hafen Famagusta auf Cypern wird jetzt wieder größere Aufmerksamkeit geschenkt. Die Kreuzer trafen Anfang Juli von Gibraltar in Malta ein und wurden hier durch die Panzerkreuzer „Lancaster“ und „Suffolk“ verstärkt, während „Astraea“ sich für die Ausreise nach China ausrüstete und „Arrogant“ die Heimreise über Gibraltar antrat. Hier hatte der Panzerkreuzer „Bacchante“ eine Kollision mit dem amerikanischen Kreuzer „Mayflower“. Der Kreuzer 2. Klasse „Minerva“ blieb nach Ablösung der „Najad“ in Gibraltar. Für „Pegasus“ soll der neue Kreuzer 3. Klasse „Topaze“ in Dienst kommen.

Das ostasiatische Geschwader befand sich mit der Hauptmacht im Norden des Stationsgebiets am Südeingange zum Petschiligolf. Der Kreuzer 1. Klasse „Terrible“ befindet sich mit Ablösungsmannschaft für „Albion“ auf der Ausreise. Der Kreuzer 2. Klasse „Talbot“ ist nach Hause zurückgekehrt. Die Flußkanonenbootsflottille wird durch Indienststellung von „Widgeon“ vermehrt werden. Die Durchschnittsleistungen der Schiffe beim letzten Preisschießen blieben gegen das vorige Jahr zurück.

Von dem ostindischen Geschwader kam der Kreuzer „Pomone“ in England an, um mit seiner Besatzung die „Proserpine“ in Dienst zu stellen.

Auf der australischen Station wurden der Kreuzer „Phoebe“ und das Kanonenboot „Lizard“ gegen den Kreuzer „Ringarooma“ und das Kanonenboot „Boomerang“ in Sydney ausgewechselt.

Digitized by Google

— Schiffbauten. Nach der Erklärung des Parlamentssekretärs, Mr. Pretty-man, im Unterhause sollten die Aufträge für die Neubauten des diesjährigen Programms den Privatwerften Ende Juli erteilt werden. Die „Scouts" erhalten einen Kohlenvorrat von 485 Tonnen im Durchschnitt und sollen mit dieser Kohlenmenge eine Geschwindigkeit von 24,6 Seemeilen laufen. Für die höchste Geschwindigkeit von 25,5 Seemeilen ist ein Kohlenvorrat von 150 Tonnen gefordert. Hiernach sind die bisherigen Angaben über diesen neuen Kreuzertyp wesentlich zu berichtigen.

Die neue Admiralitätsyacht „Enchantreß" mußte wegen zu nassen Vordecks in Belfast eine gedeckte Back erhalten.

— Stapellauf. Der erste der beiden bei der Firma Messrs. Cammell, Laird & Co. in Bau befindlichen Scouts, „Pathfinder", lief am 16. Juli von Stapel.

— Probefahrten. Das erste Schiff der „King Edward VII."-Klasse, der „Commonwealth", erzielte bei den Probefahrten folgende Resultate:

	Ind. Pferdestärken:	Kohlenverbrauch pro ind. Pferdestärke:	Geschwindigkeit in Seemeilen:
In der 30stündigen Fahrt mit 1/5 der Maschinenleistung	3644	0,87 kg	11
In der 30stündigen Fahrt mit 70 % der Maschinenleistung	12769	0,84 kg	17,9
In der 8stündigen Volldampffahrt	18538	0,84 kg (?)	19,01

Gefordert waren 18,5 Seemeilen mit 18 000 indizierten Pferdestärken. Das gute Ergebnis wurde allgemein erwartet. Mit einer Tonne Maschinengewicht wurden 11 indizierte Pferdestärken erzielt.

— Kessel. „Medea" setzte ihre Dauerprobefahrten nach Malta fort.

— Artillerie. In der Fachpresse und auch im Parlamente dauern die Erörterungen über mangelhafte Visiereinrichtungen der englischen Geschütze fort.

Die Übungsmunition für die 7,6 cm-Geschütze wurde vermehrt. — Für Fernschießen soll jedes Jahr ein Viertel der vorhandenen Übungsmunition verwandt werden.

— Torpedowesen. Die beiden Torpedobootszerstörer „Ribble" und „Welland" wurden von der Firma Yarrow in Poplar abgeliefert.

— Drahtlose Telegraphie. Im Parlament hat die Regierung einen Gesetzentwurf eingebracht, durch den sie ermächtigt wird, die Errichtung von Funkspruchstationen zu kontrollieren.

— Häfen. Der Hafen von Dover wurde der Nore-Station unterstellt.

Das für Portsmouth auf der Tyne gebaute große schwimmende Kohlendepot von 12 000 Tonnen ist dort angekommen.

Bei dem Fort Monkton am Eingange zu Portsmouth wird eine neue Signalstation errichtet werden.

Der neue, seit 1897 in Bau befindliche Hafen von Folkestone, der besonders dem Verkehr mit Boulogne dienen soll, wurde eingeweiht.

⚜

Frankreich. Der außerparlamentarische Untersuchungsausschuß ist bisher wie eine Katze um den heißen Brei um die Lösung seiner eigentlichen Aufgabe: „Untersuchung der Lage der See- und Kolonialverteidigung" herumgegangen. Er hat einen Unterausschuß eingesetzt mit dem Auftrage: „Die Lage hinsichtlich der Verteidigung jeder der französischen Kolonien zu prüfen, zu untersuchen, ob es nötig ist, diese Verteidigung in allen französischen Kolonien einzurichten oder sie in gewissen Kolonialniederlassungen kräftig zu ent-

Digitized by Google

wickeln . . . und wem sie zu unterstellen ist." Die beste Charakteristik dieses Vorhabens des vielköpfigen Ausschusses, dem außer zwei früheren Marineministern und einigen höheren See- und Landoffizieren nur Senatoren und Abgeordnete angehören, deren Urteil durch keinerlei Sachkenntnis getrübt ist, gab der Abgeordnete Chaumet, der auch dem Ausschusse angehört, in der Kammersitzung vom 11. Juni in folgenden Worten:*) „Mir ist ein Bericht über die Verteidigung Madagaskars übertragen, und ich werde ihn mit der Sachkenntnis eines Infanteristen zweiter Klasse machen, der nie einen Fuß auf den Boden der Kolonie gesetzt hat (Gelächter)". . . Diesen Ausspruch tat der Abgeordnete bei der Begründung einer von ihm in der Kammer eingebrachten Anfrage über die Verfehlungen der Marineverwaltung, die durch deren eigene Akten bewiesen sind. Es kam ihm darauf an, einen Druck auf den Ausschuß auszuüben, der erst am Tage zuvor nach Abschluß der Generaldiskussion die beantragte Einsetzung eines Unterausschusses für diese Hauptfrage mit Stimmengleichheit unter mehrfacher Stimmenthaltung abgelehnt hatte. Daraufhin hatte eine Anzahl von Ausschußmitgliedern ihren sofortigen Austritt erklärt und war nur durch die Versicherung des Vorsitzenden, es handle sich um ein Mißverständnis, und die Klagen gegen Herrn Pelletan würden in der nächsten Sitzung verhandelt werden, zum Bleiben bewogen worden. Die Kammer lehnte die sofortige Verhandlung über die Anfrage des Abgeordneten Chaumet ab, — die nächste Ausschußsitzung soll noch stattfinden.

Einige wichtige Punkte aus den Ausschußverhandlungen mögen hier angeführt werden: Herr Cheskonstrukteur Bertin teilte mit, daß die Vorliebe des Ministers für eine bestimmte Kesselart, die bei der Bedienung sich als gefährlich erwiesen hat, und deren Gewicht eine Vergrößerung des Schiffes nötig gemacht habe, dem Lande für dies Schiff 3 Millionen Franken Mehrkosten auferlege. — Der Chef des Stabes gab zu, daß die Anlage eines Postens der beweglichen Verteidigung und von Verteidigungseinrichtungen auf der 180 km südlich der Mekongmündung gelegenen Insel Pulo Condore auf der Tagesordnung im Marineministerium stehe. Ferner erklärte er auf den ihm vorgehaltenen Widerspruch, der in der Entsendung von zwei Unterseebooten nach Saigon und der vorherigen schriftlichen Ablehnung eines dahin zielenden Antrages des Kolonialministers mit der Begründung, daß die Wasserverhältnisse — Süßwasser, in das Seewasser eindringt — dies unmöglich mache, besteht, es sei das ein interessanter Versuch.

Ein positives Ergebnis hat der Untersuchungsausschuß aber doch zu verzeichnen: die Vorlage einer Nachtragsforderung des Marineministeriums an die Kammern von 7 880 960 Mark; davon sind 1 183 360 Mark für die durch den russisch-japanischen Krieg nötig gewordenen Indiensthaltungen in Indochina und 6 697 600 Mark zur Ausstattung der Stützpunkte mit Kohlen und Munition und zur Ausführung der durch die Verstärkung der Seestreitkräfte in Indochina erforderlichen Arbeiten bestimmt.

Herr Lockroy hat in einem im „Temps" veröffentlichten Brief den Bericht des Chefs des Generalstabes der Marine einer absprechenden Beurteilung unterzogen, die im Untersuchungsausschuß zu einer lebhaften Auseinandersetzung zwischen den beiden führte.

— Organisation. Am 10. Juli ist eine Schiffsdivision von Algier (Division navale d'Algérie) gebildet worden, die alle an der algerischen Küste vorhandenen Seestreitkräfte einschließlich beweglicher Verteidigung und Fischereiaufsicht umfaßt. Der Kommandant der Marine in Algier ist unter Belassung in dieser Stellung zum Divisionschef ernannt worden und hat seine Flagge auf dem Torpedobootsjäger „Pique" gesetzt.

— Die fertige Flotte. Fischereikreuzer „Manche" hat nördlich von Island die Schraubenwelle außenbords gebrochen und die Schraube verloren; er legte die Reise nach Lorient unter Segeln zurück, wo er zur Ausbesserung außer Dienst stellte.

Aviso „Durance" mußte wegen schadhafter Kessel von Tahiti heimberufen werden.

*) Nach dem amtlichen Sitzungsberichte im »Journ. officiel de la République«.

Digitized by Google

„Téméraire“ hat so bedeutende Ausbesserungen nötig, daß er von Biserta nach Toulon geschleppt werden mußte.

Panzerkreuzer „Kléber“ ist am 5. Juli in Cherbourg in Dienst gestellt.

Das Nordgeschwader machte am 3. Juni einen Angriff auf Havre, es beschoß morgens die Küstenbatterien, zog sich dann in See zurück und erneuerte um 10 Uhr abends die Beschießung. Am 13. Juni verließ es Cherbourg zu einer Kreuzfahrt im Englischen Kanal und Besuch der französischen Kanalhäfen und ankerte bis zum 16. auf der Reede St. Vaast-La Hougue, wo es Torpedo- und Unterseebootsangriffe abwehrte. Hierbei umkreuzten die Torpedobootsjäger das Geschwader als Schutzwehr. Vom 17. bis 24. Juni war das Geschwader in Brest. Während der Übungsfahrt wurde das Geschwader häufig zu Anker und in Marsch von Untersee- und Torpedobooten angegriffen. Die Torpedobootsjäger liefen, wenn das Geschwader in Bewegung war, etwa 40 m vor diesem her, um die Unterseeboote zu verjagen. Am 24. Juni ging das Geschwader wieder von Brest nach Cherbourg in See und wurde dort bei seiner Ankunft von der beweglichen Verteidigung angegriffen. In der Nacht vom 25. wurde die Reede von Cherbourg von $9^1/_2$ bis 11 Uhr mit Scheinwerfern nach Unterwasserbooten erfolglos abgesucht. Am 27. lief das Geschwader nach Boulogne, wo die Torpedoboots- und Unterwasserbootsangriffe fortgesetzt wurden, es kreuzte dann nachts im Pas de Calais und wurde am 28. abends von der beweglichen Verteidigung von Dünkirchen angegriffen. Die Boote wurden im Mondschein rechtzeitig erkannt. Am 29. Juni griffen zwischen Dieppe und Fécamp drei Tauchboote das Geschwader an, das sich die Einfahrt nach Cherbourg erst erkämpfen mußte. Am 4. Juli ging das Geschwader nach Brest in See, wo es am 5. anlangte. Hier wurde eine Blockadeübung der Zufahrten ausgeführt. Vizeadmiral Fournier wohnte derselben auf Panzerkreuzer „Bruix“ bei, der den blockierten Feind darstellte. Die Garnison war alarmiert, die Küstenwachen waren besetzt. Ein Landungsversuch des Geschwaders auf Ouessant wurde abgeschlagen. Das stille Wetter mit glatter See ermöglichte die Landung der Küstenpanzer, die vor Lampaul ankerten, und „Henri IV.“, der vor Pen-Arch-Roch ankerte. „Bruix“ gelang der Durchbruch mit Hilfe der beweglichen Verteidigung. Das Geschwader versuchte tags und nachts die Forcierung der Einfahrt ins Goulet.

Das Mittelmeergeschwader besuchte auf seiner Orientfahrt Beyrut, Alexandrette und Smyrna, wo Kohlen aufgefüllt wurden und Linienschiff „Gaulois“ mit zwei Torpedobootsjägern zum Geschwader stieß. Der Geschwaderchef fuhr von hier auf „Linois“ nach Konstantinopel, wo er mit einigen Offizieren vom Sultan empfangen wurde. Als Marschgeschwindigkeit wurden 10,5 Seemeilen angewendet. Am 15. Juni ankerte das Geschwader vor Saloniki, am 23. vor Phaleron und im Piräus, wo das griechische Königspaar auf dem Flaggschiffe speiste und nachts eine feenhafte Beleuchtung des Geschwaders stattfand. Am 28. wurde die Heimreise angetreten; hierbei machten einige Schiffe Vergleichsversuche mit elektrischen Leuchtbojen verschiedener Konstruktion für die Fahrt im Nebel. Die Kabel waren 3 hm lang, und die Rückleitung erfolgte durch die See. Am 3. Juli traf das Geschwader in Toulon ein und nahm kriegsmäßig Kohlen in einem Tage, auf Reede wurden 4000 Tonnen, an den Kohlenbrücken 1800 Tonnen genommen. „Linois“ schoß mit 164 Tonnen in 1 Stunde 11 Minuten den Vogel ab. Es nahmen ein:

Linienschiff	„Suffren“ . . .	900	Tonnen	in	8	Stunden	35 Minuten,
=	„Jéna“	800	=	=	8	=	15 =
=	„Charlemagne“ .	650	=	=	5	=	45 =
=	„Gaulois“ . . .	600	=	=	4	=	50 =
=	„St. Louis“ . .	500	=	=	5	=	— =
=	„Bouvet“ . . .	370	=	=	4	=	— =
Panzerkreuzer	„Marseillaise“ .	1050	=	=	8	=	30 =
Kreuzer	„Galilée“	300	=	=	3	=	— =

Am 7. Juli fand kriegsmäßige Munitionsübernahme statt.

Digitized by Google

An Schießpreisen für Geschützschießen fielen an Linienschiffe „Suffren", „Charlemagne", „St. Louis", „Gaulois": 65 Franken, „Jéna", „Bouvet": 60 Franken; Panzerkreuzer „Desaix", „Latouche-Tréville": 30 Franken, „Marseillaise": 45 Franken; Kreuzer „Du Chayla": 25 Franken, „Galilée", „Linois": 15 Franken. Es wurde bei 11 Seemeilen Geschwindigkeit auf 20 bis 40 hm auf feste Scheiben gefeuert.

Bei den Übungen des Geschwaders und der beweglichen Verteidigung kamen einige Havarien vor, die meist die Maschinen betrafen. Auf Linienschiff „Masséna" brach die Welle der Handsteuerung der einen Maschine. Auf „St. Louis" mußte die Backbordmaschine gestoppt werden, da sich im Niederdruckzylinder ein Fremdkörper bemerklich machte.

Linienschiff „Jauréguiberry" stieß sich am 19. Juli beim Auslaufen im Nebel an einem Felsen im Goulet vor Brest ein Leck.

Torpedobootsjäger „Carabine" (Mittelmeergeschwader) stieß in der Straße von Bonifacio auf einen Felsen und wurde leck. Die Untersuchung im Dock ergab, daß auch die Schraubenflügel beider Schrauben zerschlagen, die Halter der Welle beschädigt und die Hecke verbogen ist.

Auf „Sully" stellte sich auf der Ausreise die Hitze in dem Raume der Destillierapparate auf 66° C. Der Panzerkreuzer brauchte zur Reise von Toulon bis Saigon 31 Tage. Er kam im Suezkanal fest und hatte zwischen Djibutil und Colombo Maschinenhavarie; in Saigon mußte er gleich die Werft zu längeren Ausbesserungen aufsuchen.

— Budget. Zu den im Maiheft (Seite 617) gemachten Angaben über den Haushaltsvoranschlag der französischen Marine für das Jahr 1905 sind, nachdem die Anlagen endlich Ende Juni der Kammer zugegangen sind, noch einige Nachträge zu machen:

Neubauten:

Schiffsart:	Zu beginnen: Staats-Werft	Zu beginnen: Privat-Werft	Fortzusetzen: Staats-Werft	Fortzusetzen: Privat-Werft	Zu vollenden: Staats-Werft	Zu vollenden: Privat-Werft	Zusammen:
Linienschiffe	—	—	1	4	1	—	6
Panzerkreuzer. . . .	1	—	3	1	1	—	6
Torpedobootsjäger . .	4	—	7	1	—	—	12
Torpedoboote.	—	20	2	52	—	20	94
Unterseeboote	8	—	16	—	—	—	24
Aviso 2. Klasse (Lotsenschulschiff)	—	—	—	1	—	—	1
	13	20	29	59	2	20	
	33		88		22		143

Die für diese Neubauten geforderte Summe beträgt 95 592 509 Mark, in der Material, Arbeitslohn und Betriebsunkosten enthalten sind.

Auch im Indienstthaltungsplan (Juniheft, Seite 726) sind einige Änderungen eingetreten. Im Nordgeschwader fallen 2 Torpedobootsjäger fort, dafür tritt Kreuzer „Cassini" hinzu. Zur Division von Tunis tritt Kreuzer „Talisman" als schwimmende Werkstatt.

Dem Haushaltsvoranschlag ist auch diesmal eine Begründung durch Herrn Pelletan vorausgeschickt, an deren Angaben Saint-Requier in „Le Yacht" eine scharfe Kritik übt. „Le Temps" weist aus den Anlagen und den im eigentlichen Budget geforderten Summen verschiedene Fehler in der Aufstellung des Voranschlages nach. Die Klage, daß die Linienschiffe des Flottengesetzes den Löwenanteil der verfügbaren Summe davontragen, fehlt nicht. Die Ankündigung, daß der beweglichen Verteidigung Divisionen von Torpedobootsjägern zugeteilt werden sollen, ist ein bemerkenswerter Fortschritt. Im übrigen benutzt Herr Pelletan sehr geschickt die unter seinem Ministerium fertiggestellten Neubauten aus früheren Jahren, um sich als Mehrer der Seestreitmacht darzustellen.

Digitized by Google

— Bewegliche Verteidigung. Am 17. Juni wurde morgens die bewegliche Verteidigung von Cherbourg alarmiert, um 8 Uhr verließen zwei Divisions- und zwölf Torpedoboote den Hafen, gingen nach Brest zu Übungen mit dem Nordgeschwader und kehrten am 23. wieder heim. Einem Boote brach auf der mit aller Kraft ausgeführten Überfahrt ein Exzenter. Diese Boote und diejenigen von Dünkirchen machten wiederholt Angriffe gegen das Nordgeschwader in Marsch und vor Anker. Anfang Juli nahm Vizeadmiral Fournier an den Übungen der beweglichen Verteidigung von Brest gegen das blockierende Nordgeschwader teil. Bei der Besichtigung der Boote von Dünkirchen durch Vizeadmiral Fournier wurde bei nächtlichem Torpedoschießen nach geschleppter Scheibe der schleppende Torpedobootsjäger „Durandal", auf dem der Inspekteur sich befand, von einem Torpedo im vorderen Heizraume getroffen. Das einströmende Wasser drohte die Feuer auszulöschen, doch gelang es noch, das Boot auf Strand zu setzen, wo das Leck über Nacht so gut gedichtet wurde, daß „Durandal" die Besichtigung weiter mitmachen konnte. — In Lorient war außer der beweglichen auch die feste Verteidigung mobil gemacht, die Grund- und Beobachtungsminen in den äußeren Durchfahrten auslegte. Die Torpedoboote versuchten die Sperre aufzunehmen, wurden aber durch Scheinwerfer entdeckt und durch das Feuer der Sperrbatterien verjagt.

Anfang September sollen mit „Descartes" folgende Torpedoboote die Ausreise antreten: 245, 246, 247, 248 von Toulon, 249, 250 von Korsika nach Saigon; 261, 262 von Korsika, 287 von Toulon, 290 von Cherbourg nach Diego Suarez. Infolgedessen wird eine größere Verschiebung der Torpedoboote in der beweglichen Verteidigung nötig. Einige Zeitungen nehmen diese Maßregeln zum Anlaß, um über die Entblößung der französischen Küste von beweglicher Verteidigung zu klagen, da infolge des langen Aufschubs der Neubauten durch Herrn Pelletan Ersatz für die in die Kolonien gesandten Boote nicht vorhanden sei.

In Marseille soll eine bewegliche Verteidigung von acht Torpedobooten und vier Unterseebooten eingerichtet werden; die Untersuchung an Ort und Stelle wegen ihrer Unterbringung ist im Gange.

— Unterseeboote. Die Unterseeboote haben mehrere Angriffsübungen gegen das Nordgeschwader gemacht. Am 2. Juni lauerten die Unterseeboote „Silure", „Français" und „Algérien" — querab von „Barfleur" — dem aus Cherbourg auslaufenden Geschwader auf, und es gelang ihnen, den Panzerkreuzer „Amiral Aube" zu überraschen. Am 15. waren die Boote „Triton", „Algérien", „Morse", „Silure" und „Narval" vor Cherbourg auf eine Strecke von 4 bis 5 Seemeilen verteilt, um das zur Beschießung vorgehende Geschwader abzuhalten; hierbei tauchte „Triton" ganz nahe bei Küstenpanzer „Bouvines" auf. Am 16. Juni tauchte „Algérien" etwa 100 m von dem Küstenpanzer „Henri IV." auf, das Geschwader war in Marsch.

Auch in der letzten Juniwoche nahmen die Unterseeboote an den Angriffsübungen gegen das Nordgeschwader vor Cherbourg und im Ärmelkanal teil. Sie hielten sich trotz sehr hoher See gut. Während das Geschwader auf der Reede von Cherbourg zu Anker lag und sich durch seine Scheinwerfer gegen Angriffe zu decken suchte, manöverierten das Unterseeboot „Français" und Tauchboot „Silure" ganz unbehindert. Dies bedeutet einen großen Fortschritt in der Ausbildung der Unterseebootsbesatzungen, da sie bisher nur bei Tage operierten. Bei der Übung war es klar, die Periskope auf 400 bis 500 m zu sehen, es wurde mit Übungstorpedos gefeuert. Unterseeboot „Français" und Tauchboot „Sirène" gelang es, dem Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc" und dem Küstenpanzer „Henri IV." nahezukommen, ohne Entdeckung durch die Scheinwerfer. — Am 25. Juni wurden auf der Höhe von La Hague „Jeanne d'Arc" und „Henri IV." trotz Unterseebootswache durch je ein Unterseeboot mit Torpedos getroffen. Am 29. kamen drei Tauchboote gegen das auf dem Marsche von Dünkirchen nach Cherbourg begriffene Geschwader gut zu Schuß.

Am 7. Juli griffen die Tauchboote „Narval", „Espadon", „Silure", „Triton" auf Brest-Reede die Panzerkreuzer „Amiral Aube" und „Gloire" mit gutem Erfolge an;

Digitized by Google

sie kehrten am 12. in Begleitung eines Schleppers nach Cherbourg zurück, ebenso wie sie gekommen waren.

In den einmonatigen Übungen gegen das Nordgeschwader haben die Boote geleistet, was man überhaupt von ihnen verlangen konnte, und die gute Ausbildung und namentlich die Ausdauer ihrer Besatzungen haben sich im besten Lichte gezeigt. Die Angaben über die Übungen selbst sind leider zu dürftig, um irgend einen Schluß auf die taktische Verwendung der Boote oder ihren Kampfwert zu ziehen. Die Meldung, daß die Besatzungen bei Schluß der Übungen sehr angegriffen waren, ist ohne weiteres glaubhaft.

Am 22. Juni hat „Foudre" nach 52tägiger Reise die beiden Unterseeboote glücklich in Saigon ausgeschifft.

Tauchboot „Aigrette" von 172 Tonnen mit elektrischem und Explosionsmotor ist im Schlepp des „Goliath" von Toulon in Cherbourg angekommen; es soll dort mit dem Unterseeboot „Z" von 202 Tonnen, das in Rochefort im Bau ist, Vergleichsfahrten machen, aus denen man die Geeignetheit des einen oder anderen Typs zu erkennen hofft.

— Umbauten. Der Umbau des Küstenpanzers „Furieux" ist beendet. Das Schiff erhielt Bellevillekessel, die beiden 30,5 cm-Geschütze sind durch zwei 24 cm-Geschütze in geschlossenen Drehtürmen ersetzt worden, die Geschwindigkeit wurde durch die Erleichterung auf 15 Seemeilen gesteigert. Die Kosten betragen etwas über 2 Millionen Mark.

Linienschiff „Courbet" hat ebenfalls den Umbau vollendet. Die vier 30,5 cm-Geschütze des Reduits sind durch 27,4 cm, die zwei auf der Back durch 24 cm mit Schilden ersetzt worden, die Mittelartillerie (13,8 cm) ist zum Schnellfeuer eingerichtet worden. — Auf „Dupuy de Lôme" sind die neuen Kessel mit Erfolg erprobt worden.

— Neubauten. Am 1. Juni wurde in Lorient der Kiel des Panzerkreuzers „Jules Michelet" gestreckt.

An Toulon ist der Bau von zwei Torpedobooten — 368 und 369 — vergeben worden.

Die Lieferung der Kessel für Linienschiffe „Démocratie" und „Vérité" ist endgültig an die Firma Belleville vergeben. Jedes Schiff erhält 22 Kessel, die Dampf für je 18 000 Pferdestärken entwickeln sollen.

Der Werft Rochefort ist der Bau der Torpedobootsjäger „Carquois" und „Trident" (M 38, M 39) übertragen worden.

— Probefahrten. Bei dem Panzerkreuzer „Condé", der in sehr kurzer Zeit seine Probefahrten beendet hatte, haben sich im Trockendock einige Mängel herausgestellt; so erweist sich die Heckkonstruktion wie bei seinen Schwesterschiffen als zu schwach.

Torpedoboot „Nr. 281" hatte bei den Kohlenmeßfahrten folgende Ergebnisse: 193 Umdrehungen, 14,3 Seemeilen Geschwindigkeit, stündlicher Kohlenverbrauch für 1 qm Rostfläche: 32,051 kg. Es erreichte als Höchstgeschwindigkeit nur 25,85 Seemeilen an Stelle von 26 Seemeilen.

Unterseeboot „Souffleur" hat am 27. Juni seine Vorproben begonnen.

— Streichungen aus der Schiffsliste. Transportaviso „Aube", Segelfregatte „Melpomène".

— Die Häfen. In Cherbourg besichtigte der Generalstabschef der Armee die Befestigungen der Digue und verschiedene Werke der Seeseite.

In Lorient fand am 22. und 23. Juni eine Verteidigungsübung statt, zu der die Besatzung mobil gemacht und die Küstenwerke auf der Insel Groix und die sonstigen Verteidigungseinrichtungen mobilmachungsmäßig besetzt hatte, die Beobachtungs- und Scheinwerferposten waren durch die Mannschaften der festen unterseeischen Verteidigung besetzt. Die Torpedoboote der beweglichen Verteidigung, die ebenfalls mobilisiert waren, stellten den Feind dar. Der Marinepräfekt leitete die Übung, zu der sich verschiedene Landoffiziere auf den Torpedobooten eingeschifft hatten. Am Abend des 22. fand ein

Digitized by Google

nächtlicher Angriff auf die Einfahrt statt, dessen Zweck die Übung der Scheinwerferbedienung und der Artilleristen der Küstenwerke im Auffinden und Unterfeuerhalten der Torpedoboote war.

Am 23. stellten die Torpedoboote ein feindliches Linienschiffsgeschwader dar. Die eine Division machte im Hafen St. Nicolas auf der Insel Groix einen Landungsversuch, der von den Verteidigern abgewiesen wurde, und beschoß dann die Batterien auf der Nordostseite der Insel und setzte dies aus der Bucht von Gâvres fort. Die zweite Division hatte die westlichen Küstenwerke beschossen und ebenfalls eine Landung bei Poulde versucht.

Ein Handstreich auf Groix hat bei dem sehr schwierigen Fahrwasser und der steilen zerrissenen Küste, gegen die meist die Brandung des Ozeans steht, wenig Aussicht auf Gelingen.

— Stützpunkte. In Biserta ist kürzlich das zum Entleeren der Docks erforderliche Pumpgerät angekommen. Die Vergebung der Arbeiten für den Bau des kleineren Trockendocks fand keinen einzigen Bewerber. Die Arbeit soll zu niedrig von der Marinebehörde veranschlagt sein.

— Fachliteratur. In „Le Yacht“ schließt J. B. eine Betrachtung über den Troß der Flotte (le train des flottes) mit folgendem Satze: „Eine Marine, die nur Kauffahrer für die Ergänzung ihrer Vorräte hat, ist ebenso töricht wie ein Heer, das nur auf Bauernwagen zum Transport seiner Lebensmittel, seiner Schießvorräte und Bagagen rechnet. Die Findigkeit kann zufällig einmal von Erfolg sein, man soll aber nur auf die Voraussicht bauen.“

Saint-Requier fordert zum Schutz gegen Torpedobootsangriffe eine zweckentsprechende Verteilung der Kleinartillerie an Bord, die eine einheitliche Feuerleitung gestattet, die Erzielung einer vorzüglichen Feuerdisziplin und Verbesserung der Ausbildung der Schnelladekanonenoffiziere und Maate bei dem Füsilierlehrbataillon in der Feuerleitung.

J. B. verlangt ferner in einem Aufsatz „La valeur tactique de la vitesse et celle de la protection“, unter Hinweis auf „Ernest Renan“ für die Kreuzer der französischen Marine eine gesicherte Geschwindigkeit von 21 Seemeilen, eine Vermehrung der Trutzwaffen und des Schutzes als beste Ausnutzung der ins Große gesteigerten Wasserverdrängung.

In einem Aufsatz „Les grandes conseils de la marine“ zählt Saint-Requier die zur Zeit bestehenden Kommissionen, Beiräte und Komitees auf, die dem Marineminister zur Prüfung aller möglichen Fragen zur Verfügung stehen, von Herrn Pelletan aber wenig behelligt werden, und befürwortet eine Vereinfachung des Betriebes durch Wiedereinrichtung der bis zum Jahre 1889 bestandenen Admiralität, einer beratenden Versammlung von Admiralen, die Geschwader geführt hatten oder Marinepräfekten gewesen wären, mit dem Chef des Generalstabes der Marine und den Chefs der einzelnen Offizierkorps unter Vorsitz des Ministers.

⚜

Rußland. Personal. Außer den bereits ernannten drei Admiralen für das in Kronstadt und auf den Newawerften in Bau und Ausrüstung befindliche zweite Geschwader der Flotte des Stillen Ozeans — Kontreadmiral Rosheſtwenski als Geschwaderchef und Kontreadmirale Enquiſt und v. Fölkerſahm als jüngere Admirale — ist neuerdings der Kapitän I. Ranges Radloff als Chef der Transportschiffe diesem Geschwader zugeteilt worden. Kontreadmiral Enquiſt hat seine Flagge auf dem kleinen Kreuzer „Almas“ gehißt, Kontreadmiral v. Fölkerſahm auf dem Linienschiff „Oſljabja“.

Digitized by Google

— Material. Die auf der Baltischen und der Newski-Schiffswerft in Bau befindlichen Torpedoboote haben folgende Namen erhalten, die vor Jahren von anderen, inzwischen umgetauften Torpedobooten geführt wurden: „Kassatka", „Skat", „Makrel", „Sterljäd", „Forel", „Assjotr", „Lossos", „Bjäluga", „Ssom" und „Schtschuka". Gleichzeitig ist das schon im vorigen Herbst erprobte und daraufhin umgebaute Unterseeboot von Ingenieur Bubnoff und Kapitän Beklemischeff „Delphin" benannt worden. Letzteres Boot ist 23,5 m lang, 4,27 m breit, hat eine Wasserverdrängung von 175 Tonnen im ausgetauchten und von 10 Tonnen mehr im untergetauchten Zustande und eine Besatzung von 12 Mann. Bei der Überwasserfahrt wird es von einem Petroleummotor mit 10 Seemeilen, unter Wasser von einem elektrischen Motor mit 8 Seemeilen Geschwindigkeit getrieben. Da dieses Boot amtlich als Torpedoboot bezeichnet wird, ist es nicht ausgeschlossen, daß die oben genannten zehn Boote, die ebenfalls Fischnamen tragen, auch Unterseeboote sind.

Dem Unterseeboot „Delphin" stieß am 29. Juni auf seinem Liegeplatz an der Baltischen Schiffswerft bei St. Petersburg ein folgenschwerer Unfall zu. Das Fahrzeug hatte schon verschiedene erfolgreiche Fahrten unter Leitung seiner beiden Erfinder gemacht. An diesem Tage waren letztere nicht zugegen, und das Boot sollte einige unbedeutende Versuche machen, wahrscheinlich zur Ausbildung von Personal. Dies wird wohl auch der Grund dafür gewesen sein, daß statt 12 Personen 36 das Fahrzeug bestiegen. Diese große Mehrbelastung bewirkte im Süßwasser des Flusses — der Auftrieb ist für Seewasser berechnet — ein so starkes Eintauchen, daß die Oberkante des Einsteigeluks beinahe in Höhe des Wasserspiegels kam. Vielleicht wurde auch schon Wasser in den Ballastraum eingelassen als Vorbereitung zum Untertauchen. Während man noch damit beschäftigt war, das Luk zu schließen, fuhr ein Schlepper vorbei. Seine Heckwelle schlug in das Luk des „Delphin" und überwand den letzten Rest von Auftrieb, so daß das Boot vollief und mit dem Bug nach unten versank. Die ausströmende Luft sprengte den noch nicht fertig geschlossenen Lukdeckel auf und riß 2 Offiziere und 10 Mann mit heraus, die dadurch gerettet wurden; die übrige Besatzung, 1 Offizier und 23 Mann, ertrank. Sofort wurden die Bergungsarbeiten begonnen, doch gelang es erst nach 8 Stunden, das Boot mit Hilfe eines Krans an die Oberfläche zu bringen. Während man nun dabei war, das Boot zu lenzen, näherten sich 1 Offizier und drei Mann dem Luk, um hineinzusehen. Wahrscheinlich haben sie dabei, da es nachts 11 Uhr, also dunkel war, ein Licht ins Bootsinnere gehalten. Jedenfalls erfolgte aus bisher noch nicht ermittelten Gründen eine Explosion, durch die die genannten vier Personen verletzt wurden; Lebensgefahr liegt für sie nicht vor.

Auf dem zum II. Geschwader der Flotte des Stillen Ozeans gehörenden Transportschiff „Kamtschatka" wird sich eine Anzahl von Ingenieuren, Meistern und Werftarbeitern einschiffen, um während der Ausreise des Geschwaders Reparaturen oder Verbesserungen auf den Schiffen auszuführen. Von einer Ausrüstung des Schiffes als Werkstattsschiff verlautet bis jetzt noch nichts.

— Drahtlose Telegraphie. Nachdem, wie im vorigen Heft mitgeteilt worden ist, das marine-technische Komitee beschlossen hat, die russischen Funkentelegraphieapparate von Prof. Popoff durch die deutschen der Firma Siemens & Halske, System Slaby-Arco-Braun, zu ersetzen, hat Prof. Popoff sich nunmehr mit der genannten deutschen Firma in Verbindung gesetzt, um gemeinschaftlich mit den deutschen Gelehrten die Weiterentwicklung der drahtlosen Telegraphie zu betreiben.

Die Funkspruchverbindung über den Baikalsee ist fertiggestellt.

— Verschiedenes. Außer den neuen Schiffen erhalten auch „Ssissoi Weliki" und „Ossljabja" Apparate von Spencer-Miller zur Kohlenübernahme auf See.

Der Dampfer „Orel" von der Freiwilligen Flotte wird mit in Frankreich gesammelten Geldern in Marseille als Hospitalschiff mit 400 Betten eingerichtet und soll Mitte August auf den Kriegsschauplatz gehen.

Digitized by Google

Die Linienschiffe und großen Kreuzer des II. Geschwaders der Flotte des Stillen Ozeans sollen Mastsemaphore deutschen Systems erhalten.

Die für Rußland so wichtige Frage des Ersatzes der englischen Kohle durch russische auf den Kriegsschiffen der Ostsee ist neuerdings wieder mehrfach in der Presse besprochen worden. Der etwas oberflächlichen Behauptung, daß der Verwendung russischer Kohle auf Kriegsschiffen nichts entgegenstände, tritt ein sehr wohl unterrichteter Seeoffizier entgegen, der die betreffenden Versuche bei der Schwarzmeerflotte s. Zt. selbst mitgemacht bezw. geleitet hat. Er erklärt, daß mit der besten russischen Kohle in Kriegsschiffskesseln nicht ebensoviel Dampf entwickelt werden kann wie mit englischer. Die Schiffe können also ihre Höchstgeschwindigkeit bei Verwendung russischer Kohle überhaupt nicht erreichen und müssen bei geringeren Geschwindigkeiten stärker forcieren. Die russische Kohle ist daher für Kriegsschiffszwecke ungeeignet, und die Erwägungen, ob die Kohlenförderung im Donezbecken und die Transportmittel von dort nach der Ostseeküste genügen, sind überflüssig. Die Schiffe der Schwarzmeerflotte brennen übrigens russische Kohle trotz ihrer Ungeeignetheit.

Beim Beginn des russisch-japanischen Krieges wurden von den verschiedensten Seiten starke Zweifel geäußert, ob die sibirische Bahn, die einzige rückwärtige Verbindung der russischen Mandschureiarmee und der Seestreitkräfte im Stillen Ozean, den erhöhten Anforderungen gewachsen sein würde. Was Dauerhaftigkeit anbetrifft, sind diese Zweifel durch die glänzenden Leistungen der Bahn widerlegt worden. Da die Bahn jedoch eingleisig ist, die Züge sich also nur an Weichen begegnen können, war die Zahl der täglich abzulassenden Züge zu gering. Deshalb wurde sofort mit dem Bau von 34 Weichen begonnen. Mitte Mai waren dieselben fertig und ermöglichten seither, überall täglich 12 Züge in beiden Richtungen fahren zu lassen, an einzelnen Stellen sogar mehr, z. B. auf der für den Kohlentransport wichtigen Strecke Tscheremchowo—Innokentjewskaja 17 Paar. Jetzt wird am Bau von 69 neuen Weichen gearbeitet, nach deren Vollendung im Herbst überall täglich 15 bis 17 Züge hin und her werden verkehren können. Gleichzeitig wurde der Bau der Umgehungsbahn um das Südende des Baikalsees derartig gefördert, daß dieselbe Anfang August wird in Betrieb genommen werden können.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Nachdem der Fall Perdicaris erledigt ist und die Schiffe Tanger verlassen haben, sind für die Marine Ereignisse von Bedeutung nicht zu verzeichnen, außer dem unerwartet frühen Wechsel in der Person des Marinesekretärs. Während es früher hieß, daß der bisherige Verwaltungschef Mr. Moody erst nach der Präsidentenwahl zurücktreten würde, hat er schon am 1. Juli die Geschäfte an seinen Nachfolger abgegeben. Derselbe ist der bisherige Vizepräsident der Atchinson-, Topeka- und Santa Fe-Eisenbahn, Mr. Paul Morton, für die Marine jedenfalls ein homo novus. Auch politisch ist er bis dahin nicht hervorgetreten und er tritt, wie die Presse hervorhebt, sein neues Amt an „wholly free of political bias“, ohne Verpflichtungen gegen Personen und Parteien. Er ist ein noch junger Mann und soll großes Verwaltungstalent mit reicher geschäftlicher Erfahrung verbinden. Aus welchen Gründen die Wahl gerade auf ihn gefallen ist, ist unklar. In der Marine hatte man erwartet und teilweise gehofft, daß der Unterstaatssekretär Darling, welcher sehr angesehen und beliebt ist, das Sekretariat erhalten würde, er bleibt jedoch in seiner gegenwärtigen Stellung. Mr. Moody hat das wichtige Amt des Generalstaatsanwalts erhalten.

— Personal. 1. Der bisherige Chef des pazifischen Geschwaders, Kontreadmiral Glaß, ist durch den Kontreadmiral Goodrich abgelöst worden und hat den Posten des Marine-Höchstkommandierenden in Kalifornien erhalten an Stelle des Kontre-

Digitized by Google

admirals Merrill Miller, welcher in den Ruhestand tritt. Ferner hat der Chef der asiatischen Station, Kontreadmiral Cooper, das Kommando an den Kontreadmiral Yates Stirling schon jetzt abgegeben. Kontreadmiral Folger ist Zweiter Admiral geworden und der Kapitän zur See Train dessen Nachfolger im Kommando der Philippinendivision.

2. Es wird der Vorschlag erwogen, das Eintrittsalter der Zöglinge der Marineakademie von 16 bis 20 Jahren auf 14 bis 16 oder 15 bis 17 Jahre herabzusetzen, um bei der im ganzen 6jährigen Ausbildung möglichst jung anzufangen und die Altersunterschiede zu verringern.

3. Die Kompagnien 58, 60, 95 und 120 der Küstenartillerie sollen in Torpedokompagnien umgewandelt und mit der Minenverteidigung der Häfen usw. von San Francisco, Chesapeake Bay, New York und Boston betraut werden.

4. Für die Besatzung des neu in Dienst zu stellenden Linienschiffes „Ohio" ist das Seesoldatendetachement (100 Mann) aus dem Osten nach San Francisco geschickt worden. Man hält es wegen der vielen Abenteurer in Kalifornien nicht für zweckmäßig, dort Rekruten für die Marineinfanterie anzuwerben, und hält es, trotz des weiten Transportes, auch für billiger, die Leute von St. Louis oder Kansas zu nehmen.

— Geschwadertätigkeit. 1. Das Linienschiffsgeschwader ist jetzt nach der Adria gegangen, wo auch die letzten Schiffe zu ihm gestoßen sind, ist also jetzt sechs Linienschiffe stark.

2. Vom südatlantischen Geschwader ist nach Erledigung der Marokkoaffäre der Geschwaderchef mit dem Flaggschiff „Brooklyn" nach Genua gegangen, während die übrigen Schiffe Teneriffa erreicht haben. Die Reise des Geschwaders durch den Suezkanal scheint also, wenn die Absicht überhaupt wirklich bestanden hat, aufgegeben zu sein, vielleicht wird das Flaggschiff die Reise allein machen.

3. Das pazifische Geschwader ist von der Reise nach Honolulu und den Aleuten an die kalifornische Küste zurückgekehrt.

4. Sonstige Bewegungen oder Vorkommnisse von Interesse sind nicht zu verzeichnen. Es wird nur gemeldet, daß die „Missouri" die 3140 Seemeilen betragende Strecke von Cape Henry Va. nach Kap S. Vincent in 10 Tagen 8 Stunden, d. h. mit einer Durchschnittsfahrt von 12,6 Knoten zurückgelegt hat.

5. Nachdem die Überführung der ersten Zerstörerflottille nach den Philippinen anstandslos verlaufen ist, soll jetzt die Entsendung einer Torpedobootsflottille ebendahin beschlossen sein. Es heißt, daß die Abreise der Boote in den nächsten 3 Monaten erfolgen werde.

6. Die alte Segelkorvette „Alliance" ist nach Guantanamo geschleppt worden und soll dort als Stationsschiff dienen.

— Artillerie, Schießübungen usw. 1. Das Ergebnis des jährlichen Preisschießens ist nunmehr festgestellt. Es haben die Schießpreise der betreffenden Klassen erhalten das Linienschiff „Oregon", der umgewandelte Kreuzer „Dolphin" und der Torpedobootszerstörer „John Paul Jones".

Auf der „Illinois" wurden erzielt mit 33 cm-Geschützen 29 Treffer von 39 Schuß, auf der „Wisconsin" mit 33 cm-Geschützen 32 Treffer von 36 Schuß. Auf der „Illinois" erzielte hierbei der beste Schütze 9 Treffer von 11 Schuß, auf der „Wisconsin" 9 Treffer mit 10 Schuß.

2. Bei einer Schießübung der 49. Kompagnie der Küstenartillerie zu Fort Williams Me. wurden mit 25,3 cm-Geschützen 100 Prozent Treffer erreicht. Die Entfernung betrug 4000 Yards (3600 m), es wurden Serien von 4 Schuß gefeuert. Dem Schützen wurde nur die Entfernung gegeben, Verbesserungen für Wind und Fahrt hatte er selbst zu wählen. Angaben über Größe und Fahrt der Scheibe sowie Gesamtschuß-

Digitized by Google

zahl fehlen. Da jedoch vier Schützen aufgeführt wurden, so dürften 16 Schuß gefeuert sein. Bei der gleichen Übung wurde aus 5,8 cm-Geschützen auf 2400 Yards (2200 m) gegen eine „kleine“ Scheibe mit 6 Knoten Fahrt gefeuert und zwar Serien von 10 Schuß in je 1 Minute 13 Sekunden. Alle 10 Schuß sollen Treffer gewesen sein.

3. Die Durchblasevorrichtung für die Geschütze, welche voraussichtlich angenommen werden wird, besteht in einem Rohre, welches mit Preßluft aus der Torpedoluftleitung gespeist wird.

— Funkentelegraphie. Nach Meldung des Admirals Terry aus Honolulu sandte der Transportdampfer „Solace“ noch auf 100 Seemeilen ein verständliches Telegramm. Auf 175 Seemeilen kamen noch Zeichen an, welche aber nicht verstanden wurden.

— Schiffbau usw. 1. Baustadium am 1. Juli:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Geschützte Kreuzer:	
Ohio	96 %	Pennsylvania	82,7 %	Chattanooga	88,94 %
Virginia	62,4 „	West Virginia	87,58 „	Galveston	84 „
Nebraska	51 „	California	61 „		
Georgia	56,42 „	Colorado	86,4 „		
New Jersey	61,8 „	Maryland	85,07 „		
Rhode Island	64,1 „	South Dakota	58 „		
Connecticut	44,82 „	Tennessee	38,5 „		
Louisiana	50,79 „	Washington	34,4 „		
Vermont	10,9 „	St. Louis	43 „		
Kansas	13,2 „	Milwaukee	53 „		
Minnesota	34,27 „	Charleston	76,3 „		
Mississippi	4,61 „				
Idaho	4,68 „				

2. Das Linienschiff „Connecticut“ wird voraussichtlich am 20. September auf der New York-Staatswerft ablaufen.

3. Am 29. Juni ist in Manila das Kanonenboot „Woodruff“ als erster Bau vom Stapel gelaufen.

4. Die erste Werftprobefahrt des neuen Panzerkreuzers „Colorado“ bei der Cramp Ship and Engine Building Co. zu Philadelphia ist sehr günstig verlaufen. Das Schiff lief bei zwei Streckenfahrten mit forciertem Zuge 22,10 Knoten, im Maximum 22,31 Knoten gegen die geforderten 22 Knoten. Dabei war das Schiff seit dem Stapellaufe vor einem Jahre nicht zur Bodenreinigung im Dock gewesen, es wurden keine ausgesuchten Kohlen verwendet und die Probefahrt fand auf verhältnismäßig flachem Wasser statt. Man erwartet daher bei den voraussichtlich im September stattfindenden offiziellen Proben ein hervorragendes Resultat.

5. Nach neuester Bestimmung sollen fortan die auf Staatswerften gebauten Schiffe denselben Proben unterworfen werden, wie die von Privatfirmen gelieferten. Man will dadurch einwandfreie Vergleiche zwischen den Leistungen der Staats- bezw. Privatwerften erzielen, welche danach bis jetzt gefehlt haben.

— Verschiedenes. 1. Die Erfolge, welche die Japaner mit transportablen Scheinwerfern erzielt haben sollen, haben den General Board bewogen, für Versuche mit solchen Apparaten in der Marine Vorschläge zu machen. Man beabsichtigt, für jede Marinebasis in Guantanamo, Culebra und an verschiedenen Punkten der Philippinen solche Scheinwerfer zu beschaffen. Die Kosten sollen von 2500 Dollars aufwärts betragen.

2. Auf der Insel Batan des Philippinenarchipels sollen große Kohlenflöze gefunden worden sein und zwar von ausgezeichneter Güte. Wenn sich die Nachricht bewahrheitet, so würde dieses ebensowohl für die Kohlenversorgung der Flotte wie für die Entwicklung der Philippinen von größter Bedeutung sein.

Digitized by Google

3. Das jetzt fertiggestellte Kohlendepot der Staatswerft Boston, welches im Jahre 1901 in Angriff genommen und in Jahresfrist fertiggestellt werden sollte, dessen Ausführung sich aber durch Fundamentierungsschwierigkeiten und Mangel an Stahlmaterial verzögerte, ist jetzt fertiggestellt. Es faßt über 14000 Tonnen.

4. Bei der Probefahrt des Torpedoboots „Biddle" ereignete sich am 24. Juni eine Kesselexplosion, wobei zwei Mann verbrüht wurden. Danach haben die drei neuen Torpedoboote „Foote", „De Long" und „Biddle" alle bei den Probefahrten Havarien gehabt.

5. Der zum Studium von Panzer- und Armierungsfragen nach Europa entsandte Kontreadmiral z. D. O'Neil ist von seiner Reise zurückgekehrt und hat einem Ausfrager erklärt, er habe in Europa wenig oder nichts gefunden, in welchem man dort den amerikanischen Einrichtungen überlegen sei. Im besonderen hielten die amerikanischen Schnellfeuergeschütze den Vergleich mit den besten fremdländischen aus.

6. Die traurigen Erfahrungen, welche die Untersuchung des Brandes des Dampfers „Slocum" gezeitigt hat, werden, wie man hofft, dazu führen, die Dampferinspektion der Marineinspektion zu unterstellen, um eine gewissenhafte Beaufsichtigung sicherzustellen.

7. Nach Bestimmung des Staatsdepartements sollen im Auslande die Bezeichnungen U. S. Legation, U. S. Consulate usw. durch American Legation usw. ersetzt werden. Grund dafür sollen Verwechselungen mit Behörden anderer Länder, welche sich auch Vereinigte Staaten nennen, gewesen sein.

Italien. Schiffsbewegungen. Das Mittelmeergeschwader unter Vizeadmiral Morin ist von Spezia nach Maddalena gegangen, wo es den Monat Juli verbleibt und Manöver und Schießübungen abhält. „Saint Bon", „Varese" und „Agordat" sind wegen Reinigungs- und Instandsetzungsarbeiten zurückgeblieben und werden sich dem Geschwader erst wieder anschließen, wenn es sich zu dem mit der Armee kombinierten Manöver nach Neapel begibt.

Es sind mehrere Angriffe auf Maddalena gemacht worden mit negativem Erfolge. Die guten Dienste der Torpedobootsflottille bei der Verteidigung werden hervorgehoben.

Kreuzer „Colombo" ist vom Roten Meer in die Heimat zurückgekehrt.

„Benedetto Brin" ist nach Pozzuoli gegangen, um seine Artillerie von der Firma Armstrong an Bord zu nehmen.

„Regina Margherita" hat in Spezia ihre Probefahrten begonnen, die ein sehr gutes Ergebnis geliefert haben. In dreistündiger Fahrt mit voller Kraft bei natürlichem Zuge haben die Maschinen 18900 Pferdestärken entwickelt und ist damit eine Geschwindigkeit von 19,3 Knoten erzielt worden anstatt der kontraktlichen 18 Knoten. Mit äußerster Kraft wurden für $^1/_2$ Stunde 20,4 Knoten aufrecht erhalten.

„Saetta" ist dem Artillerieschulschiff als Tender zugewiesen.

Das bei Tarent gesunkene Torpedoboot „39 T" ist als verloren zu betrachten, da die Tiefe für Bergungsversuche eine zu große ist.

— Neubauten. Torpedojäger „Espero" ist am 9. Juli auf der Werft Pattison von Stapel gelaufen.

In Castellammare sind am 10. Juli zwei Panzerkreuzer zu je 10000 Tonnen auf Stapel gelegt.

Auf der Werft von S. Bartolomeo im Golf von Spezia wird eine Torpedofabrik errichtet, die den Bedarf der Marine decken und sie von Whitehead unabhängig machen soll.

Digitized by Google

— Marineetat. Der Etat wird vom Senat genehmigt. Eine Interpellation über unbefriedigende Wirkungen des Gesetzes über die Altersgrenze beantwortet der Minister dahin, daß er sich den Bedenken nicht verschließt und sie in Rechnung ziehen wird, wenn aus dem einen oder dem anderen Grunde auf das Gesetz zurückgekommen werden müsse.

— Die Beförderungskommission hat ihre diesjährigen Arbeiten beendet. Zum Nachfolger des verstorbenen Generalmajors des Kommissariats Parenti ist der jetzige Kommissär des Departements Neapel bestimmt. — Größere Veränderungen haben im Etat der Admirale stattgefunden. Zum Kontreadmiral wurden befördert: Die Linienschiffskapitäne: Bianco (und zum Direktor des Arsenals in Tarent ernannt); Caèr (und zum Direktor des Arsenals in Neapel ernannt); Moreno (und zum Kommandeur des Matrosenkorps ernannt); Marselli (und mit den Geschäften des Generaldirektors des Arsenals von Spezia beauftragt). Vizeadmiral Frigerio, Chef des dritten Departements, zum Präsidenten des Obersten Marinerates, und dessen bisheriger Präsident, Vizeadmiral Palumbo, zum Chef des dritten Departements ernannt. Vizeadmiral Serra, Chef des Stabes im Ministerium, zur Disposition gestellt. Vizeadmiral Mirabello, Bruder des Ministers, zur Disposition gestellt. Vizeadmiral Brocchetti, bisher Chef der Marinestation Tarent, zum Vizepräsidenten des Obersten Marinerates ernannt. Kontreadmiral Palumbo zum Vizeadmiral befördert und zum Chef der Station Tarent ernannt. Kontreadmiral Colletletti zum Kommandanten von Maddalena ernannt. Kontreadmiral Chierchia zum Generaldirektor der Militärabteilung im Ministerium ernannt. Die Kontreadmirale Gavotti, Amoretti und Farina zur Disposition gestellt.

— Der Minister macht in einem Tagesbefehl bekannt, daß alle Gerüchte über mangelhafte Beschaffenheit der Maschinenlager der „Regina Margherita" falsch sind. — Auch den Auslassungen der Presse bezüglich verschiedener Anordnungen des Ministers, welche angeblich den Arbeiten der Untersuchungskommission Hindernisse bereiten sollen, tritt derselbe Befehl mit Entschiedenheit entgegen. Der Minister hält sich strenge an seine Pflicht, der Kommission sämtliche Dokumente zugänglich zu machen, und steht mit dem Präsidenten der Kommission in beständigem Verkehr.

✠

Schweden. Material. Das am 11. Juni in den Stockholmer Schären aufgelaufene Torpedofahrzeug „Jacob Bagge" ist am 20. Juni abends durch drei Bergungsdampfer mit Hilfe von zwei Pontons wieder abgeschleppt worden.

Die Regierung hat bei der Firma Thornycroft & Co. einen Torpedojäger bestellt, der 350 Tonnen Wasserverdrängung haben und 30,5 Seemeilen laufen soll. Nach anderen Nachrichten soll er sogar bei 430 Tonnen Wasserverdrängung 31,6 Seemeilen Geschwindigkeit erreichen.

Das auf der Staatswerft in Stockholm in Bau befindliche Unterseeboot „Hajen" wird in nächster Zeit vom Stapel laufen. Es ist 20 m lang und 3,5 m breit. Über Wasser wird es durch einen vierzylindrigen Petroleummotor von 200 Pferdestärken getrieben, unter Wasser mittels elektrischer Akkumulatoren; der Petroleummotor kann auch zum Speisen der Akkumulatoren verwendet werden. Die Besatzung wird 6 Mann stark sein. 400000 Kronen sind für den Bau dieses Bootes und für seine Erprobung bewilligt.

— Verschiedenes. Die Truppen, die beim Beginn des russisch-japanischen Krieges nach Faröfund und Slite auf Gotland geschickt wurden, sind nunmehr zurückgezogen worden, da kein Grund mehr vorliege zu der Befürchtung, die Neutralität der schwedischen Gewässer könne verletzt werden. Die an den genannten Punkten ausgelegten Minensperren sind wieder aufgenommen worden.

Digitized by Google

Für die Festung Boden sind bei der Compagnie des Forges de Châtillon, Commentry et Neuves Maisons vier Panzertürme für 15 cm-Haubitzen bestellt worden, während weitere vier von der schwedischen Firma Bofors-Gullspång geliefert werden sollen.

Norwegen. Etat. Für das Rechnungsjahr 1904/05 sind für die Marine im ganzen 3 943 000 Kronen (gegen 4 117 120 Kronen im Vorjahre) bewilligt worden. Davon entfallen auf Kapitel I (Gehälter): 1 710 000 Kronen, Kapitel II (Schulen): 310 000 Kronen, Kapitel III (Fahrten und Übungen): 486 400 Kronen, Kapitel IV (Material usw.): 1 436 600 Kronen.

Kapitel III enthält im besonderen:

77 000	Kronen	für die Übungsfahrten der Kadettenschulschiffe;
2 000	"	für die Torpedoschulschiffe;
210 000	"	für Übungsreisen der Wehrpflichtigen;
125 000	"	für Übung der Stammbesatzungen, der Küstenverteidigung usw.;
50 000	"	für Schiffsübungsmunition;
22 400	"	für Übungen an Land.

Kapitel IV enthält unter anderem:

341 000	Kronen	als letzte Raten für die Torpedoboote Nr. 20 bis 23;
50 000	"	als erste Rate für Torpedoboot Nr. 24;
34 000	"	zum Bau von zwei Leichtern;
400 500	"	für Instandhaltung der Kriegsschiffe mit Zubehör;
50 250	"	für Minenwesen;
97 500	"	für Artillerie; usw.

Bei der Beratung des Marinebudgets wurde die Marineverwaltung einer scharfen Kritik unterzogen und zur Besserung der Verhältnisse die Trennung des Verteidigungsdepartements in ein solches für die Armee und eins für die Marine vorgeschlagen. Ferner wurde der Bau von Torpedo- und Unterseebooten als äußerst dringlich bezeichnet. Das Torpedoboot Nr. 24 war nämlich ohne Forderung der Regierung vom Storthing bewilligt worden, um die Arbeiter auf der Staatswerft Carljohannsvaern weiter beschäftigen zu können.

Eine Kommission, bestehend aus dem Chef des Marine-Generalstabes, einem Oberst und einem Major, soll Pläne für die Verteidigung von Narvik mit dem westlichen Ende der quer durch Skandinavien gehenden Ofotenbahn an Ort und Stelle ausarbeiten. Das östliche Ende der Bahn, die große strategische Bedeutung hat, ist durch die Festung Boden in Schweden geschützt.

Griechenland. Wie schon in dem letzten Heft der „Marine-Rundschau" mitgeteilt wurde, soll eine Erneuerung der Kriegsmarine vorgenommen werden. Inzwischen sind von der Kammer zur Beschaffung der erforderlichen Mittel die Anker- und Leuchtfeuergebühren um 30 Prozent erhöht worden. Die dadurch entstehenden Mehreinnahmen sollen ganz dem nationalen Flottenfonds zufallen. Dieser besteht seit 3 Jahren und enthält etwa 8, nach anderen Angaben 10 Millionen Drachmen. Seine regelmäßigen Einnahmen werden für die Zukunft auf 3,8 Millionen Drachmen jährlich veranschlagt. Ferner wird eine Lotterie zugunsten des Flottenfonds eingeführt, die jährlich 1 Million Lose zu 3 Drachmen ausgeben darf. Auf Grund dieser Einnahmen will die Regierung

Digitized by Google

zunächst eine Anleihe von 20 Millionen Drachmen aufnehmen und mit dem Flottenfonds zusammen zum Bau von Schiffen verwenden. Von anderer Seite wird vorgeschlagen, die Schiffe gegen jährliche Ratenzahlungen in Höhe der Einkünfte des Flottenfonds zu bauen.

✠

Österreich-Ungarn. Eine neue stählerne 6,5 cm-SK. L/18 wird als Boots- und Landungsgeschütz eingeführt. Sie soll 12 bis 15 Schuß in der Minute abgeben mit einer Anfangsgeschwindigkeit von etwa 420 m. An Munition enthält die Protze 16 Granaten und 32 Schrapnells. Das Geschütz soll an Land von 10 Mann gezogen werden.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 1904 von Nauticus.

Zunächst einige Äußerlichkeiten. Dem im vorigen Jahre hier geäußerten Wunsch einer besseren Ausstattung ist Nauticus in dankenswerter Weise nachgekommen. Außer dem bekannten biegsamen und steifen gelben Einbande, welchen man weder Schönheit noch besondere Dauerhaftigkeit nachsagen konnte, kann man das Buch jetzt auch in sehr hübschem blauen Einbande erhalten. Diese Neuerung ist vielleicht auch insofern ganz praktisch, als sie manchen Käufer anziehen mag. Daraus ergibt sich dann jedenfalls ein Vorteil für das Buch und auch ein solcher für den Käufer, wenn er sich entschließt, es zu öffnen.

Die Illustrationen sind wie immer sehr gut und die Skizzen klar und deutlich. Drei Kartenbeilagen sind farbig und mit ausgezeichneter Anschaulichkeit, daß man für sie den etwas höheren Preis des Buches wohl in Kauf nehmen kann.

Die Gliederung des Inhalts ist die in den letzten Jahren innegehaltene, der innere Zusammenhang der verschiedenen Aufsätze, welchem Teile sie auch angehören, ist in diesem Jahre aber ein bedeutend engerer als bisher, und so tritt der Charakter des „Jahrbuch" erheblich schärfer hervor. Auch in solchen Aufsätzen, welche man als allgemein belehrend bezeichnen könnte, erkennen wir eine feste innere Beziehung zur maritimen Aktualität. Man könnte hiervon vielleicht den einzigen Artikel über den Robbenfang der Gegenwart ausnehmen, wenn nicht der neuliche Vertrag Rußlands mit England zum Schutze des ostasiatischen Robbenfanges gegen japanische Räuber dieses Gebiet in aktuelle Beleuchtung gerückt hätte.

Neu ist die Einleitung des ersten Teils durch einen Aufsatz rein politischen Inhalts: „Politische Rückblicke und Ausblicke", eine Neuerung, welche wir in den künftigen Jahrgängen aber nicht missen möchten. Nichts kann geeigneter sein, dem Nichtfachmanne auf das anschaulichste in tendenzloser, objektiver Weise zu zeigen, wie die Rolle der Nationen in der internationalen Politik von ihrer Seemacht abhängt. Dem Seeoffizier bietet der Aufsatz ein modernes Beispiel vom Einfluß der Seemacht auf die Geschichte und eröffnet ihm interessante Perspektiven auf die schmale Grenzlinie — welche zur See bisweilen beinahe unsichtbar wird —, wo man von einer Fortsetzung der Politik mit „anderen Mitteln" reden muß. So ist es natürlich, aber darum nicht minder interessant, von dieser rein politischen Betrachtung einschließlich an, daß die englische Politik, die englische Marine die Dominante beinahe sämtlicher Aufsätze des Nauticus 1904 bildet, soweit sie nicht ganz spezialtechnische Fragen behandeln. Die englische Politik drückte vor Ausbruch des ostasiatischen Krieges der internationalen den Stempel auf, sie tut es jetzt, und die Zukunft läßt die Fortdauer ihrer dominierenden Stellung als sicher erscheinen. Sicherlich, sie ist geschickt, vorsichtig und kühn geleitet worden, wird es auch jetzt. Ihre Grundlage ist aber die Seemacht: Flotte und Kabel.

Es ist charakteristisch für den sich jetzt geradezu aufdrängenden Zusammenhang zwischen der internationalen Politik und der Seemacht, den einzelnen Marinen selbst auf dem schiffbaulichen Gebiet, daß beide folgenden Aufsätze: die deutsche Marine und die fremden Marinen während des verflossenen Jahres, mit einem Rückblick auf die politische Weltlage und ihre Entwicklung beginnen. Trotz einiger daraus erwachsenden Wiederholungen möchten wir diese Einleitungen nicht missen wegen ihres zwanglos sich ergebenden Zusammenhanges mit dem mehr technischen und rein marinehistorischen Hauptinhalt.

Kaum kann man aber der Behauptung im Aufsatz „Die deutsche Kriegsmarine im Jahre 1903/04" beipflichten, daß die englisch-französische Annäherung im Kolonialabkommen Marokko—Ägypten gipfle; es ist nach allem sehr wenig wahrscheinlich, daß

Digitized by Google

dieses Abkommen den Gipfel der Annäherung bezeichnet, welche, abgesehen vom Kriege in Ostasien, als das bei weitem wichtigste Ereignis des letzten Dezenniums betrachtet werden muß. Schon die de facto erfolgte Sprengung der russisch-französischen Allianz ist wichtiger, als das Kolonialabkommen, wenn dieses auch, wie die Einleitung des dritten Aufsatzes betont, Frankreich auf den Rang einer Mittelmeermacht herabdrückt. Hier hätte in demselben Zusammenhange vielleicht noch hinzugefügt werden können, daß am letzten Ende die englisch-französische Annäherung in dem Stärkeverhältnis der beiden Kriegsflotten begründet ist.

Der zweite Aufsatz bringt wie stets eine genaue Übersicht über die Entwicklung der deutschen Marine in organisatorischer, technischer und militärischer Beziehung; hervorzuheben ist die Beschreibung der neuen N-Klasse mit einer guten Skizze, die äußere Ansicht gibt das Titelbild. Speziell für nichtfachmännische Leser erfreulich sind die Schilderungen aus der Manöverperiode des vorigen Jahres. Es wäre sehr erwünscht, wenn solche Schilderungen einen festen Bestandteil dieses Aufsatzes auch in folgenden Jahrgängen bildeten; einige Kartenskizzen zur Erläuterung wären zum leichteren Verständnis, immer für die nichtfachmännischen Leser, sehr wünschenswert, ja beinahe unerläßlich. Recht stiefmütterlich ist dagegen die Tätigkeit der Marine auf den außerheimischen Stationen behandelt, und gerade hier sind die interessierten Kreise des Volkes sehr groß und das Interesse vielleicht am allergrößten. Eine eingehende Bearbeitung dieses Gebietes würde den Leserkreis des Nauticus ganz wesentlich erweitern und auch das Urteil über die Unzulänglichkeit unserer Streitkräfte im Auslande tendenzlos und erheblich klären. Der hier vorliegende Abschnitt behandelt nur die Tätigkeit des „Habicht"-Kommandanten in Südwestafrika. Könnte nicht auch in Zukunft auf die Übungsreisen der aktiven Schlachtflotte kurz eingegangen werden?

Der folgende Aufsatz behandelt mit gewohnter Gründlichkeit und Klarheit die Fortschritte fremder Marinen. Von besonderem Interesse ist ein Stärkevergleich der fünf größten Seemächte nach Linienschiffen über 10 000 Tonnen und Panzerkreuzern im Jahre 1904 und 1908. Es geht aus ihm hervor die übrigens schon verschiedentlich betonte Tatsache, daß die Stärke der deutschen Flotte im Verhältnis zu den andern nicht aufwärts, sondern abwärts geht. Selbstverständlich haben solche Stärkevergleiche nur einen bedingten Wert, wie sie auch im gewissen Sinne nur akademischer Natur sind. Den breitesten Raum in diesem Aufsatz nimmt naturgemäß die englische Marine ein, und zu Beginn der Untersuchung weist der Verfasser auf die sehr wichtige und interessante Tatsache hin, daß im vergangenen Jahre vom Ministertische des englischen Parlaments eine von der früheren offiziellen Auffassung ganz verschiedene bezüglich des Two Power Standard geäußert worden sei. Die schon in der „Marine-Rundschau" gebrachte Diskussion der beiden englischen Chefkonstrukteure bezüglich der angekauften chilenischen Schiffe, von denen Nauticus übrigens eine interessante Abbildung bringt, ist summarisch erörtert worden. Wie im Aufsatz über die deutsche Marine wird auch in diesem das Problem des Panzerkreuzers gestreift; wir kommen gelegentlich eines späteren Aufsatzes auf diesen Punkt zurück. Von großem Interesse ist auch die Abbildung und Beschreibung des neuesten Typs englischer Torpedobootszerstörer, denn sie zeigt, wie außerordentlich sich die Anschauungen bezüglich der Art der Leistungsfähigkeit und dementsprechend auch der äußeren Formen dieser Fahrzeuge geändert haben. Leider gestattet uns der Raum nicht, und dies sei auch für die folgenden Aufsätze bemerkt, in Einzelheiten des Inhalts gleichmäßig einzugehen. Französische Torpedofahrzeuge und die Beschreibung solcher vermissen wir, dagegen bringt im übrigen dieser Aufsatz stets bei jedem Lande Zeichnungen und teilweise Bilder der neuesten Typen.

Als ganz besonders interessant muß der folgende Aufsatz „Der militärische Wert der Schiffsgeschwindigkeit" hervorgehoben werden. Er berührt eine große Menge interessanter Punkte, über welche in Fachkreisen keineswegs Übereinstimmung herrscht. Der Verfasser tritt dafür ein, die Geschwindigkeit des Linienschiffs als einen gleichberechtigten

Digitized by Google

und gleichwertigen Koeffizienten seiner Gefechtskraft theoretisch und praktisch, also vom Gesichtspunkte des Konstrukteurs zu betrachten. Gerade die in dieser Forderung liegende Auffassung dürfte teilweise heftigen Widerspruch erfahren; es ist hier nicht der Ort, das Für und Wider zu erwägen, wir können aber den Darlegungen des Verfassers eine gewisse Überzeugungskraft nicht absprechen. Die logische Schlußkette, welche der Verfasser aufstellt, kann nicht als unrichtig bezeichnet werden. Er sagt speziell, die schwächere Flotte darf der stärkeren gegenüber keinesfalls an Geschwindigkeit unterlegen sein, sondern möglichst überlegen.

Im allgemeinen kann man wohl dem Verfasser darin zustimmen, daß am ehesten eine Beschneidung der Zahl der Geschütze zugunsten der Geschwindigkeit eintreten könnte. Für bedenklicher muß aber die Beschränkung in der Ausdehnung des Panzerschutzes angesehen werden. Den Grundgedanken des Verfassers in diesen Ausführungen kann man wohl dahin zusammenfassen, daß die Geschwindigkeit der Linienschiffe gewisser kleinerer Marinen nicht als ausreichend zu betrachten ist.

Dann kommt er auf den Panzerkreuzer und stellt im Gegensatz zum Verfasser des Aufsatzes über die deutsche Marine im Jahre 1904 den Satz auf, daß von dem Augenblick ab, wo man die selbständige Existenzberechtigung des Panzerkreuzers anerkennt, seine sämtlichen Eigenschaften und damit seine Größe nur von den ihm im Kriege zu stellenden Aufgaben bestimmt werden können. Im zweiten Aufsatze wird dagegen gesagt, man müsse sich darüber klar sein, daß der bei uns im Gegensatz zu andern Nationen für rein militärische Zwecke in Betracht kommende Panzerkreuzer in seinem Deplacement immer in einem gewissen Verhältnis zum Linienschiffsdeplacement stehen müsse. Als allgemeinem Grundsatz kann man dieser Auffassung weniger beipflichten, als der obigen, dagegen mag diese, empirisch aus unserer bisherigen Praxis abgeleitet, eine gewisse Berechtigung haben. Man soll sich aber hüten, sie zu verallgemeinern; neue Erfindungen auf dem Gebiete der Technik wären z. B. imstande, sie sofort umzustoßen. Ist es ferner ausgeschlossen, daß unsere Panzerkreuzer für andere als rein militärische Zwecke, d. h. Aufklärung und damit verbundene Renkontres, in Betracht kommen?

Wir müssen uns versagen, weiter auf diesen interessanten Aufsatz einzugehen, welcher noch eine Fülle anregender Überlegungen enthält, es sei nur auf die Armierungsfrage des Panzerkreuzers hingewiesen, welche auch in den beiden vorigen Aufsätzen Berücksichtigung findet.

Eine umfangreiche und sehr gründliche Untersuchung ist dem heutigen Stande der Unterseebootsfrage gewidmet.. Wir haben den Eindruck, daß der Verfasser infolge seiner bedeutenden Sachkenntnis eine stille tiefe Neigung zum Unterseeboot gefaßt hat, aber in allzustrenger Beschränkung auf das vorhandene positive Material und im Bestreben nach absoluter Unparteilichkeit nach der andern Seite zu weit geht und dem Unterseeboot keine volle Gerechtigkeit auch seinen bisherigen Leistungen nach, widerfahren läßt. Sehr hart und unserer Auffassung nach nicht ganz gerecht ist z. B. sein Urteil über die Schußleistungen der Unterseeboote. Er führt einige Fehlschüsse an, hebt aber nicht genügend hervor, wie gerade die Schießleistungen während der sonst in vielem mißglückten Manöver 1902 verhältnismäßig sehr gut waren, daß überhaupt beinahe stets bei Manöverübungen, wenn das Boot auf Angriffsentfernung herangekommen war, auch der Torpedo getroffen hat. Wir glauben, daß man sich hüten muß, zu hart im Urteil über diese neue Waffe zu sein. Wer will sagen, wie sich vor 15 Jahren die Torpedoboote im Kriege auf hoher See, wozu sie bestimmt waren, bewährt hätten? Man hat sie aber trotzdem weiter gebaut und zu größerer Vollkommenheit entwickelt. Was das Unterseeboot anlangt, so geht wohl Probieren über Studieren, und der Verfasser des Aufsatzes scheint beinahe auch dieser Ansicht zu sein, denn er schließt mit der Mahnung „festina lente“. Da diese Mahnung nur befolgt werden kann, wenn bereits ein energischer Anfang gemacht ist, so hoffen wir, daß sie einen suggestiven Einfluß besitzen und zunächst ein „festina“ in die Erscheinung treten lassen wird. Was die Tiefensteuerung des Unterseeboots anlangt,

Digitized by Google

so rechtfertigen gerade die neuesten Versuche einer Privatfirma wohl nicht das harte Urteil des Verfassers. Auch der „Protektor" soll trotz seiner sonstigen Mängel in dieser Hinsicht recht bedeutende Fortschritte aufweisen. Damit würde die auch von dem Verfasser als sehr wichtig betonte Frage schnellen Auf- und Untertauchens ganz erheblich gefördert sein. Alles in allem gehört wohl diese Abhandlung zu dem Gründlichsten und Vollständigsten, was in neuerer Zeit über die Unterseebootsfrage und auch das Unterseebootsmaterial geschrieben worden ist. Der Stoff ist sehr klar und übersichtlich geordnet, auch der Laie ist imstande sich zu orientieren. Gute Bilder von Unterseebooten fremder Marinen sind beigegeben.

Den nächsten Aufsatz bilden Betrachtungen über die Grundsätze der englischen Kolonialpolitik, welche ebenfalls sehr lesenswert sind. Gerade jetzt während der kolonialen Krisis in Südwestafrika ist es für uns Deutsche sehr belehrend, uns in die praktische Politik und die kolonialen Erfolge der größten und ältesten Kolonialmacht zu vertiefen. Die englische Kolonialpolitik war mit wenigen Ausnahmen immer praktisch, niemals doktrinär, dabei kühn und unternehmend, mit sicherem Blick für das Erreichbare. Die Vereinigung des kaufmännischen mit dem nationalen Geiste ist eins der Geheimnisse der englischen Kolonialpolitik.

Im zweiten Teile des Werkes — Aufsätze wirtschaftlichen und technischen Inhalts — macht ein interessanter Aufsatz den Anfang, welcher die Stellung der Großmächte zum Seeverkehr und seinen Hauptwegen behandelt, dazu gehören zwei beigegebene graphische Darstellungen und eine farbige Karte. Der Verfasser dieser Arbeit hatte ein enormes Material zu sichten und zu verarbeiten. Überall hat ihm allerdings nicht die Statistik das Nötige geliefert, aber es ist ihm gelungen, einen klaren und außerordentlich lehrreichen Überblick zu geben, in welcher Beziehung die Seewege zu den Seestaaten stehen oder umgekehrt, wie ferner sich das Bild gestaltet, wenn der Seestaat sich durch Kolonien über seine Grenzen hinaus erweitert, dort neue Handelszentren entstehen und damit wieder sich der Seeverkehr verschiebt und eine andere Gleichgewichtslage einnimmt. Wir hoffen, daß auch diese Abhandlung von jetzt ab zum eisernen Bestande des Jahrbuchs gehören wird; die Kommandanten der Auslandsflotte werden ja speziell einen wertvollen Anhalt daran haben.

Die Fortschritte der deutschen und fremder Handelsmarinen werden jetzt laufend und vollständig fortgesetzt. Nachdem im vorigen Jahre in längeren Abhandlungen die Handelsmarinen verschiedener fremder Staaten sehr ausführlich und weit zurückgreifend behandelt werden mußten, konnte in diesem Jahre auf den Grundlagen einfach weiter gebaut werden.

„Das Schiffbaugewerbe und die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben" zeigt einmal, wie langsam die Krise der letzten Jahre überwunden wird, und dann auch, wie das Flottengesetz mit seinem tätigen Bauprogramm sich als ein sehr nützlicher Kompensationsfaktor der Schwenkungen im Handelsschiffbau erwiesen hat. Umsomehr, als neuerdings unsere Werften überhaupt keine Bestellungen von Kriegsschiffen seitens fremder Staaten bekommen; der beste bisherige Kunde, Rußland, baut — ob er es durchhalten wird, ist eine andere Frage — alles auf eigenen Werften, Japan kleine Kreuzer, während die großen Schiffe englischen Werften übertragen werden; die südamerikanischen Marinen bauen immer weniger.

Sehr zeitgemäß sind die Betrachtungen „Der transatlantische Schnelldampferbetrieb und seine voraussichtliche Weiterentwicklung". Der Verfasser kommt zum Schluß, daß eine Erhöhung der Geschwindigkeit ohne Beeinträchtigung der Rentabilität nur durch die Einführung der Dampfturbine erreicht werden kann unter der Voraussetzung allerdings, daß die jetzt in Bau gegebenen großen Dampfer der englischen Cunardlinie sich mit ihren Turbinen bewähren.

Die handelspolitische Bedeutung des Panamakanals wird schon seit Jahren zum Gegenstand phantasievollster Kombinationen gemacht. Der Verfasser dieser Abhandlung

Digitized by Google

führt die dankenswerte Aufgabe überzeugend durch, zu beweisen, daß die Bedeutung des Panamakanals auf handelspolitischem Gebiet im allgemeinen ganz außerordentlich überschätzt wird. Er kommt zum Schluß, daß die Werte der westeuropäischen Handelsbeziehungen durch den Panamakanal nur geringe Steigerung erfahren werden, daß der deutsche Welthandel und Weltverkehr nur teilweise beeinflußt werden. Der Verfasser glaubt selbst nicht, daß bis auf absehbare Zeit der Kanal den europäischen Einfluß in Südamerika zurückdrängen könnte; darüber kann man allerdings verschiedener Ansicht sein. Jeder Leser wird dem Verfasser aber darin beistimmen, daß der Panamakanal für Welthandel und Weltverkehr niemals die Bedeutung des Suezkanals erreichen werde.

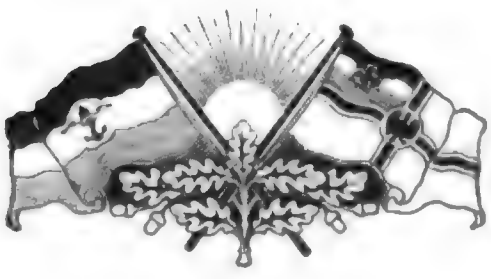
Die Fortschritte der Funkentelegraphie sind dann behandelt und speziell die verschiedenen Systeme in ihren Hauptunterschieden. Der ostasiatische Krieg und speziell die Einschließung von Port Arthur rücken den Wert der Funkentelegraphie im See- und Festungskriege jetzt in ein besonders helles Licht, wie auch der Verfasser hervorhebt. Der Laie wird vielleicht in manchem nicht immer folgen können.

Der statistische Teil endlich zeigt wesentliche Vervollständigungen, von denen die folgenden erwähnt sein mögen: Übersicht über den heutigen Stand der deutschen Nordseereedereien, dagegen ist gegen das vorige Jahr als entbehrlich fortgefallen: Aufwendungen der hauptsächlichsten Seestaaten zur Unterstützung der Handelsflotte. Hinzu kommen ferner die sehr interessanten folgenden Übersichten: Seeverkehr in den bedeutenderen deutschen Häfen im Jahre 1902 nach Flaggen, Seehandelsverkehr der wichtigsten deutschen Häfen nach Warengruppen im Jahre 1903. Sehr praktisch und bei vielen Gelegenheiten brauchbar sind auch die Entfernungstabellen.

Die Darstellung des Kabelnetzes der Erde hat eine sehr zweckmäßige Umgestaltung erfahren; früher waren die Kabellängen angegeben, jetzt finden wir anstatt dessen eine übersichtliche, genaue Kabelkarte mit Aufführung der Kabelgesellschaften. Dies ist sehr viel praktischer und bequemer als früher und soll, wie wir hören, auch für die Zukunft so bleiben.

Wir können uns dahin zusammenfassen, daß der Nauticus jetzt ein maritimes Kompendium von unerreichter Zuverlässigkeit und großer Vollständigkeit bildet, und, was Zuverlässigkeit der Angaben über fremde Flotten anlangt, ist er entschieden über den Brassey zu stellen.

..v..



Digitized by Google

Literatur.

Die Arbeiterfrage. Von Prof. Dr. F. Hitze. Vierte verbesserte und ergänzte Auflage. — München-Gladbach. Verlag der Zentralstelle des Volksvereins für das katholische Deutschland.

Man wird das vorliegende Buch, für dessen praktische Bewährung das Erscheinen der vierten Auflage in vier Jahren spricht, am besten wohl, soweit die geschäftliche Behandlung in Betracht kommt, mit Eugen Richters politischem ABC-Buch vergleichen, insofern es sein Thema nach allen in Betracht kommenden Richtungen unter Heraushebung der gesetzlichen Grundlagen, der parlamentarischen Entstehungsgeschichte und des gesamten zugehörigen statistischen und Verordnungsmaterials beleuchtet. Der Unterschied ergibt sich aus dem enger umschriebenen Gegenstande, der auch eine alphabetische Anordnung ausschloß. Nach Feststellung des Begriffes der Arbeiterfrage und der Mittel und Wege zu ihrer Lösung behandelt das Buch die Aufgaben und die Berechtigung der Arbeiterschutzgesetzgebung und in einem zweiten Abschnitt die Aufgaben der Arbeiterversicherung. Daran schließt sich ein Kapitel, das die Hebung und Veredlung der gewohnheitsmäßigen durchschnittlichen Lebenshaltung, „Standard of life", in bezug auf die Förderung der Sparsamkeit, die Bekämpfung der Trunk- und Vergnügungssucht, die Wohnungsfrage, die Hebung der geistigen Bildung, die Pflege der Religiosität und edlen Geselligkeit sowie die Gründung von Produktivgenossenschaften erörtert. Den Schluß bildet eine sehr wertvolle Anlage „Die Arbeiterfrage im Lichte der Statistik". Fortgeführt ist das Buch bis 1903, so daß das Gesetz, betreffend die Kinderarbeit in gewerblichen Betrieben, noch Berücksichtigung fand. Wie diese Inhaltsangabe erkennen läßt, ist das Buch weniger zur Lektüre bestimmt, wohl aber ein recht gutes, mit rund 380 Seiten immerhin knapp gehaltenes Nachschlagebuch, das auch den Angehörigen der Marine, soweit diese mit der „Arbeiterfrage" dienstlich zu tun haben, bestens anempfohlen werden kann.

Von Münsterbergs **„Amerikanern"** — siehe Juniheft Seite 748 — ist der zweite Band erscheinen. Wir glauben durch Aufzählung der Kapitelüberschriften unserer Aufgabe am besten gerecht zu werden. Der dritte Teil des Werkes „Das geistige Leben" umfaßt nächst dem Eingangskapitel: „Der Geist der Selbstvervollkommnung", Schule und Volkserziehung, Universitäten, Wissenschaft, Literatur, Kunst und Religion. Der vierte Teil „Das soziale Leben" endlich zählt die Kapitel mit den Überschriften: „Der Geist der Selbstbehauptung", „Die Selbstbehauptung der Frau" und „Die aristokratischen Tendenzen". Dieses letzte Kapitel erbringt den Nachweis, daß auch das freie Amerika sich dem Grundzug menschlichen Wesens nicht zu entwinden vermag, indem auch hier, nachdem die Sturm- und Drangperiode vorüber, eine allmähliche Schichtung der Gesellschaft vor sich zu gehen beginnt. Die höheren Schichten hat man freilich, nach Münsterberg, nicht in den Milliardären zu suchen, deren exzentrisch kostspielige Launen auf ihre Landsleute mehr komisch wirken, sondern es handelt sich um eine hochgebildete Geistesaristokratie, welche die Führung nimmt. Trotz der festgehaltenen demokratischen Grundanschauung werden auch drüben den geistig geschulten Schichten die Vorrechte der höheren Klasse, des führenden Standes, stillschweigend eingeräumt, und während in der breiten Masse das Bedürfnis nach Unterordnung zunimmt, entziehen sich die gebildeten Klassen dem Masseneinfluß in der richtigen Erkenntnis, daß nur so ein sicheres Vorwärtsschreiten möglich ist, auf dem Wege der Entwicklung, die das amerikanische Leben genommen hat. Diese Schichtung und Klärung, die sich durchaus eigenartig vollzieht und vielfach zu völlig abweichenden Ergebnissen kommt, als wir sie in der alten Welt gewohnt sind, ist ein Ergebnis der allerneuesten Periode. Dinge, die noch vor wenigen Jahren dem Amerikaner

Digitized by Google

unmöglich erschienen wären, sind heut an der Tagesordnung und gelten als selbstverständlich. Indem so der Amerikaner sich zu Anschauungen durchringt, die im deutschen Volkstum seit langem gefestigt sind, wächst sein Verständnis für unsere Institutionen und wird es uns leichter, mit der Eigenart des Amerikanertums uns abzufinden. Darin liegt eine hohe Gewähr für die Aufrechterhaltung guter Beziehungen zwischen der alten und neuen Welt, und jedenfalls doch auch, wenn auch Münsterberg diesen Schluß nicht zieht, ein abschwächendes Moment für die „amerikanische Gefahr", die in rücksichtsloser Ausnutzung der Kräfte in erster Linie begründet ist. Wir wir bereits bei der ersten Besprechung bemerkten, ist Münsterbergs Buch nicht eigentlich eine leichte Lektüre zu nennen; es erfordert auch im zweiten Bande, der zum Teil gewissermaßen bequemere Themata behandelt, Aufmerksamkeit und Anspannung. Wenn aber der Gebildete sich darüber klar ist, daß volles Verständnis des Amerikanertums in jeder Richtung heut eine Notwendigkeit geworden ist, so wird er sich diese immerhin höchst anziehende Mühe nicht verdrießen lassen und am Schlusse das wertvolle Buch mit hoher Befriedigung aus der Hand legen. Der Verfasser hat sich mit seiner Arbeit ein wirkliches Verdienst um seine alte Heimat erworben. Zu wünschen wäre, daß bald etwas wirklich Gleichwertiges und Gleichartiges auch von unserer Seite auf den amerikanischen Büchermarkt gebracht würde. Es dürfte dort, das darf man nach der Lektüre des Münsterbergschen Buches wohl annehmen, einen dankbaren Leserkreis finden. — Der Preis der zweiten Bandes ist derselbe wie der des ersten, nämlich 5 Mark, gebunden 6,25 Mark.

Die Unterseekabel in Wort und Bild. Von O. Moll. — Verlag des Westdeutschen Schriftenvereins Cöln. — Gebunden in Originaleinband 3 Mark.

Das Buch bringt, was der Titel nicht ohne weiteres vermuten läßt, eine für die reifere Jugend und die höheren Schulen bestimmte Jugendschrift, und zwar, wie wir gleich hinzufügen wollen, eine recht gute Jugendschrift. Wie die Schule sich mit dem Eindringling abfindet, ob sie ihn ebenso wie weiland das „Deutsche Flottenlesebuch" kühl abweist, ist eine Sache für sich, der Gedanke aber, schon während der Schulzeit die heranwachsende Jugend über Horaz und Homer hinaus auf die großen Probleme des modernen Lebens hinzuweisen, erscheint dem Nichtschulmann ohne weiteres dankenswert. Das Buch erfaßt sein Thema der Form nach knapp, in der Sache in möglichster Breite, beginnend von der Kautschukgewinnung in den tropischen Wäldern, übergehend zur Herstellung der Kabel und der zugehörigen Apparate und von da zur Verlegung der Kabel und den durch sie erreichten Erfolgen. Der Verfasser führt seinen jungen Leser zunächst in die Norddeutschen Kabelwerke in Nordenham und verweilt weiterhin längere Zeit bei dem deutsch-atlantischen Kabel, indem er hier Land und Leute der Zwischenstation auf den Azoren in den Kreis der Betrachtung einbezieht; so vermeidet er die Trockenheit, die dem Thema sonst anhaften könnte. Wir haben das Buch mit lebhaftem Interesse durchgesehen und wünschen ihm viel Glück auf den Weg. — Es gibt noch manches Thema, das sich in dieser Weise bearbeiten ließe. Lobend seien noch die recht anschaulichen bildlichen Beigaben hervorgehoben.

Vom Kriegsschauplatze in der Mandschurei. Von Oberst Wereschtschagin. Deutsch von Leutnant R. Ullrich. — Verlag der Hofbuchhandlung Karl Sigismund, Berlin. — Preis 3 Mark.

Erst kürzlich — Heft 5, Seite 620 — nahmen wir Gelegenheit, darauf hinzuweisen, wie vortrefflich Oberst Wereschtschagin zu erzählen versteht. Dieser Nachweis wird auch jetzt wieder geliefert in den Kriegserinnerungen, Kriegstagebüchern und sonstigen Berichten russischer Soldaten über ihre Teilnahme an den Kämpfen in der Mandschurei in jener Zeit, als auch uns die Chinawirren wieder Gelegenheit boten, zu zeigen, daß wir in langer Friedenszeit Soldaten geblieben waren. Diese Berichte bieten in der Gegenwart ein doppeltes Interesse, weil sie einen sehr guten Einblick in das

Digitized by Google

Menschenmaterial gewähren, das draußen gegen die Japaner unter den Waffen steht. Man wird sich überzeugen, daß diese Menschen ein treues, zuverlässiges, zähes und tapferes Rohmaterial abgeben, aus dem eine geschickte Hand alles machen kann, und das unter richtiger Führung zu Großem fähig ist. Jedenfalls werden die Japaner noch lange zu ringen haben, bis man auf russischer Seite ihnen den Sieg zugesteht.

Auf weiter Fahrt. Selbsterlebnisse zur See und zu Lande. — Verlag der Dieterich'schen Buchhandlung, Leipzig. — Preis 4,50 Mark.

Die von Julius Lohmeyer begonnene und von uns bereits früher erwähnte Sammlung „Auf weiter Fahrt" ist von Georg Wislicenus mit dem vorliegenden dritten Bande fortgesetzt worden. Ein pietätvolles Gedenkblatt für Julius Lohmeyer und ein Bildnis des Verewigten zieren den Eingang des Buches, zu dessen Inhalt Georg v. Neumayer, Admiral v. Werner, Generalleutnant v. Liebert und neben diesen Johannes Wilda, Graf Pfeil und Graf v. Bernstorff u. a. m. beigetragen haben. Nach dem Erzählertalent und dem Gegenstand fällt der Inhalt der einzelnen Kapitel verschieden aus, das Ganze aber ist für ein jugendliches Leserpublikum sehr gut zusammengestellt und vortrefflich geeignet seine Blicke in die weite Welt hinaus, über das Meer und auf unsere Schutzgebiete zu lenken. Aber auch älteren Lesern wird das Buch genußreiche Stunden bereiten, und wir wünschen dem Herausgeber einen Erfolg, der ihn ermutigt, dem neuen Bande noch weitere folgen zu lassen. Die Bilderbeigabe beschränkt sich auf Photographien. Sollte es denn für einen strebsamen Verleger so ganz unmöglich sein, einem solchen Buche auch ein paar gezeichnete Illustrationen mit auf den Weg zu geben? Reinhold Werners „Buch von der deutschen Flotte" oder „Der große König und sein Rekrut" hätten sicher in unseren Herzen, als wir noch jung waren nicht so feste Wurzel gefaßt, wenn uns nicht immer die vortrefflichen Illustrationen zum Weiterlesen angespornt hätten. Ist heut ihr Inhalt vergessen, die Bilder stehen dem Referenten, der diese Bücher vor 35 Jahren in die Hände bekam, noch heut in lebendigster Erinnerung.

Der russisch-japanische Krieg. In militärischer und politischer Beziehung dargestellt von Hauptmann Immanuel. — Erstes Heft. Mit drei Kartenskizzen. — Berlin 1904. Richard Schröder. — Preis 2,50 Mark.

Der Verfasser beabsichtigt, in allgemeinverständlicher Weise den sich augenblicklich abspielenden Krieg vom politischen, militärischen und volkswirtschaftlichen Standpunkte aus darzustellen. Ein solches Unternehmen ist nicht unbedenklich; das vorliegende Material ist viel zu unvollständig und zu unklar, als daß eine auch nur einigermaßen zutreffende Darstellung der Ereignisse schon jetzt möglich wäre. Der Verfasser will diese Klippe dadurch vermeiden, daß er seine Schilderung immer nur soweit führt, als die Vorgänge auch wirklich geklärt und festgelegt sind. Das erste Heft beschränkt sich daher auf die Erörterung der Vorgeschichte des Krieges, der beiderseitigen Streitkräfte, des Kriegsschauplatzes und der Lage bei Ausbruch der Feindseligkeiten. Für denjenigen Leser, der keine endgültig abgeschlossene Darstellung, sondern nur eine übersichtliche Zusammenstellung und kritische Beleuchtung des zur Zeit vorliegenden Materials erwartet, wird die vorliegende Schrift des bekannten Militärschriftstellers sehr willkommen sein. Unter diesem Vorbehalt kann sie empfohlen werden.

Österreichs Krieg mit Napoleon I. 1809. Von Mayerhoffer, k. und k. Hauptmann des Generalstabskorps. — Wien 1904. Seidel & Sohn.

Eine sehr sorgfältige, übersichtliche und knappe Darstellung des Feldzuges, bei der das gesamte Material zuverlässig bearbeitet ist. Der Verfasser enthält sich, abgesehen von kurzen Bemerkungen, im allgemeinen einer eingehenden Kritik, wodurch allerdings das Werk an Kürze gewinnt. Zwanzig mit Truppeneinzeichnungen versehene Skizzen sind sehr dankenswert. Das Buch ist sehr zu empfehlen.

Digitized by Google

Aufgaben der Aufnahmeprüfung für die Kriegsakademie 1904 nebst Lösungen. — Oldenburg 1904. Gerhard Stalling. — Preis 1,25 Mark.

Das vorliegende Heftchen enthält die Lösungen sämtlicher Prüfungsaufgaben und kann als zweckmäßiger Anhalt für die Vorbereitung zur Prüfung empfohlen werden.

Dr. Burkhard v. Bonin: **Grundzüge der Rechtsverfassung in den deutschen Heeren zu Beginn der Neuzeit.** — Weimar 1904. Hermann Böhlaus Nachfolger. — Preis 4,00 Mark.

Das Buch gibt ein anschauliches Bild über die Gerichts- und Polizeiverhältnisse bei den Heeren Deutschlands in der Zeit vor dem Jahre 1600. Der Verfasser hat sich diese zeitliche Grenze gesetzt, weil um die Wende des 16. und 17. Jahrhunderts die Heeresverfassung sich infolge stärkeren französischen Einflusses wesentlich zu verändern begann und gleichzeitig das Kriegsgerichtswesen durch die Ernennung gelehrter Feldgerichtsschultheißen und Auditoren eine durchaus andere Gestalt annahm. Da das Kriegsgerichtswesen in Deutschland ebenso wenig einheitlich geregelt gewesen ist wie die anderen Rechtsgebiete, hat das Buch im wesentlichen auf die Darlegung der allgemeinen Grundzüge beschränkt werden müssen. Die territorialen Besonderheiten und die geschichtliche Entwicklung innerhalb des betrachteten Zeitraums sind nur insoweit erwähnt und erörtert, als dieses bei der Mannigfaltigkeit der Gestaltungen zum Verständnis der allgemeinen Sach- und Rechtslage erforderlich erschien.

Als Fortsetzung der vorliegenden Arbeit beabsichtigt der Verfasser, wie das Vorwort ergibt, eine eingehende Darstellung der Geschichte der brandenburg-preußischen Kriegsgerichte bis zur Gegenwart herauszugeben. Wir wünschen namens aller derjenigen, die für das militärgerichtliche Verfahren sich interessieren, daß er bald in der Lage sein möge, diese Absicht zu verwirklichen.

Dr. Max Wiegner: **Die Kriegskontrebande in der Völkerrechtswissenschaft und der Staatenpraxis.** — Berlin 1904. Karl Heymanns Verlag. — Ladenpreis 10 Mark.

Das vorliegende Werk ist von der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Albert Ludwigs-Universität in Freiburg mit dem Preise der Schleidenstiftung ausgezeichnet. Es zerfällt in eine Einleitung, in drei Bücher und in einen Schluß mit Anhang. In der Einleitung wird der Neutralitätsbegriff und die Rechtsstellung der Neutralen kurz erörtert. Buch I enthält eine sehr eingehende Übersicht der geschichtlichen Entwicklung des Kriegskontrebandebegriffs nach Wesen, Inhalt und Umfang in der Völkerrechtswissenschaft und der Staatenpraxis von den Uranfängen bis in die neueste Zeit und ist deshalb besonders interessant, weil es zeigt, wie wenig gerade auf diesem wichtigen Gebiete des Völkerrechts es gelungen ist, bisher eine einheitliche Rechtsanschauung und Praxis zu erzielen. Buch II bringt eine theoretisch-prinzipielle Darstellung der Kriegskontrebande. Es behandelt zunächst die Frage, unter welchen Voraussetzungen verbotene Waren den Tatbestand der Kontrebande bilden und welcher Art die Waren sein müssen, um unter den Begriff „verbotene Waren" zu fallen. Sodann werden die Rechtsfolgen der Kontrebande dargelegt, vor allem der Umfang des Repressivrechts und der Mittel zur Feststellung der Kontrebande. Wir verweisen hierbei ganz besonders auf das erste Kapitel, welches von dem Anhalte- und Untersuchungsrecht, von dem Durchsuchungsrecht, von dem Wegnahmerecht und von dem Verfahren vor dem Prisengericht handelt. Buch III beschäftigt sich mit dem Begriff, den Arten, der Hinderung und der Bestrafung der verbotenen Transporte, welch letztere nach der Staatenpraxis und einem Teile der neueren Literatur gleichfalls als Kriegskontrebande anzusehen sind. Im „Schluß" gibt der Verfasser eine Zusammenstellung derjenigen auf die Kriegskontrebande Bezug habenden Grundsätze, welche zur Zeit — wenigstens im wesentlichen — allgemeine Anerkennung gefunden haben, und weist sodann darauf hin, auf welchen Grundlagen nach seiner persönlichen Ansicht die internationale Regelung der von ihm behandelten völkerrechtlichen Materie

Digitized by Google

anzustreben sein dürfe. Der Anhang enthält lediglich einen Abdruck des in der Session 1896 festgestellten Avant-projet des Institut de droit international sowie des Perels'schen Gegenentwurfs gegen das Avant-projet.

In einem Nachtrag kommt der Verfasser noch kurz auf den russisch-japanischen Krieg zu sprechen. Es ist zu bedauern, daß bei Ausbruch dieses Krieges das Werk sich bereits im Druck befand, und daher die aus Anlaß des Krieges seitens unbeteiligter Staaten ergangenen Neutralitätserklärungen sowie die die Kriegskontrebande betreffenden Publikationen und Maßnahmen der Kriegführenden nicht mehr die gebührende Würdigung haben finden können. Trotzdem aber wird das Werk gerade jetzt während des Krieges ein besonderes Interesse bieten und zur Beurteilung von Streitigkeiten, die mit den erörterten Rechtsfragen in Zusammenhang stehen, von sehr erheblichem Werte sein.

Leitfaden für die Unterweisung der Maschinistenanwärter der Kaiserlichen Marine. Auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amts herausgegeben. — E. S. Mittler & Sohn, Berlin. — Preis geheftet 1,80 Mark, gebunden 2,20 Mark.

Der bisherige „Leitfaden für die Unterweisung des Maschinistenpersonals der Kaiserlichen Marine" entsprach den heutigen Anforderungen nicht mehr. Die gewaltigen Fortschritte auf dem Gebiete des Kriegsschiffmaschinenbaues drängten zu einer vollständigen Neubearbeitung, und diese wird in dem vorliegenden Leitfaden der Öffentlichkeit übergeben.

Neben einer Einleitung, welche in knapper, aber klarer Weise die Begriffe Kraft, Widerstand, Bewegung usw. erörtert, bringt dieser neue Leitfaden in den Abschnitten I, II, III die Beschreibung der modernen Kriegsschiffmaschinen, Kessel und Hilfsmaschinen sowie die Behandlung derselben vor, während und nach der Fahrt. Der Abschnitt IV behandelt die elektrischen Anlagen an Bord. In dem Abschnitt V werden die Dampfkochapparate sowie die Dampfheizungsanlage, deren Gebrauch und Behandlung besprochen, ebenso die zum Maschinendetail gehörigen Inventarien und Materialien. Der Abschnitt VI gibt schließlich in aller Kürze eine allgemeine Übersicht über die Schotteneinteilung eines Panzerschiffes, über die Entwässerungen der einzelnen Räume und über die Einrichtungen zum Feuerlöschen.

Für uns genügt es, die in dem Buch gebotene Fülle des Stoffes kurz zu erwähnen. Bemerkt soll jedoch werden, daß der vorliegende Leitfaden nicht allein ein notwendiges Lehrbuch für die Maschinistenanwärter der Kaiserlichen Marine ist, sondern auch von großem Nutzen für alle diejenigen sein wird, welche den Schiffsmaschinendienst erlernen wollen.

Das Weyersche **„Taschenbuch der Kriegsflotten"** — J. F. Lehmanns Verlag, München; Preis 3,00 Mark — hat für 1904 eine neue Auflage erfordert. Dies erfreuliche Ergebnis erklärt sich ebenso sehr aus dem durch den russisch-japanischen Krieg lebhaft angeregten Interesse, wie aus der Brauchbarkeit und Zuverlässigkeit des Buches selbst, das seine sämtlichen früher erschienenen Nachahmer und Konkurrenten aus dem Felde geschlagen zu haben scheint. Der Inhalt des Buches ist bis zum 1. Mai vervollständigt. Die untergegangenen russischen Schiffe sind zweckmäßigerweise zwischen Klammern noch aufgeführt, während die japanischen Schiffslisten unverändert bleiben mußten, weil über die Verluste auf dieser Seite Zuverlässiges nicht bekannt ist. Es erübrigt sich, dem Buche noch eine Empfehlung mitzugeben.

Führer durch Tsingtau und Umgebung. Von Dr. Fr. Behme und Dr. M. Krieger, Tsingtau. — Verlag Heckner, Wolfenbüttel 1904. — Preis 2,50 Mark.

Ein veritabler Führer mit Hotel- und Preisangaben, Sehenswürdigkeiten und sogar mit dem Hinweis auf blau und rot angemerkte Wegestrecken im Gebirge, ein Beweis dafür, daß die Welt für die Bedürfnisse des Menschen doch dann erst vollkommen wird, wenn er mit all seiner ihm gewohnten Qual dorthin gekommen ist. Das Unternehmen

Digitized by Google

für sich allein, in dessen Bearbeitern wir gute Bekannte vermuten, scheint uns den Nachweis zu erbringen, daß ein Bedürfnis in der angedeuteten Richtung vorliegt; das Büchlein, mit sachkundiger Sorgfalt bearbeitet und mit einer großen Zahl recht guter, sauber ausgeführter Illustrationen und Karten ausgestattet, wird seinem Zwecke jedenfalls sachgemäß und zufriedenstellend gerecht. Die „Umgebung" umfaßt das Lanschaugebirge, die angrenzenden Meeresbuchten und Inseln und die Eisenbahnstrecke bis in die Kohlenbezirke. Es würde uns freuen, wenn das fleißige Werkchen Anklang fände; wer nach Tsingtau hinaus geht, wird jedenfalls gut tun, es sich anzuschaffen.

Mußte es sein? — Verlag von Friedrich Rothbarth. München 1904. — Zweite Auflage. — Preis gebunden 4,00 Mark.

Ein seltsames Buch ohne Vorrede und Verfasser. Auf dem Titelblatt findet sich die Angabe: „Briefe von Karl Wesendong an seine Pflegeschwester Ruth". Ob hier wirkliche Briefe vorliegen oder ein Roman, ist nicht erkennbar. Der Briefschreiber ging nach Südwestafrika, um dort sein Glück zu machen; er zog fünf Vierteljahre lang im deutschen Schutzgebiet umher und ward schließlich, als im Süden der Aufstand losbrach und die deutschen Farmen verwüstete, schwer verwundet. Hilflos durch seine Wunde, verspricht er, daß er sein Leben teuer verkaufen wolle, die letzte Kugel solle ihm selber das Herz treffen; sein Boy, der bei ihm ausgehalten, solle versuchen, den letzten Brief zuverlässigen Händen zu übergeben — so schließt das Buch. Daß in dem Buche auch viel Herbes, vielleicht nur Allzuwahres enthalten ist, wen will es Wunder nehmen? Über den Hereroaufstand und seine Ursachen wird dereinst die Geschichte richten; vielleicht, daß ihr dieses Buch von gewissem Werte ist.

Das Mittelmeer und seine Küstenstädte. — Meyers Reisebücher. Zweite Auflage. — Leipzig und Wien. Bibliographisches Institut. — Preis gebunden 6,00 Mark.

Über das vorgenannte Buch berichteten wir bereits im Jahrgang 1902, S. 1389. Indem wir uns hierauf beziehen, können wir das mit Karten und Plänen sehr gut ausgestattete, durch sein Format äußerst bequeme Buch erneut der Aufmerksamkeit des Seeoffizierkorps anempfehlen.

Monographien zur Weltpolitik. Herausgegeben von Dr. R. Breitscheid und R. Zabel. Band I: Dr. Paul Rohrbach: **Die russische Weltmacht in Mittel- und Westasien.** — Leipzig. Verlag von Georg Wigand. — Preis 3,50 Mark.

Das vorstehend benannte Buch bildet den ersten Band eines neuen literarischen Unternehmens, das sich die Klärung der weltpolitischen Anschauungen vor allem bei denen, die es zunächst angeht, d. h. bei den Leuten der Presse, den Berufspolitikern usw. zur Aufgabe gemacht hat. Paul Rohrbach war gewiß sehr berufen, diesen ersten Band zu schreiben, er bildet für das neue Unternehmen eine gute Empfehlung. Ausgestattet mit genügender Ortskenntnis durch wiederholte Reisen, geschult in der Betrachtungsweise Ratzels, hat er es verstanden, sein Thema in anziehender Form in das rechte Licht zu setzen. Das wichtigste Ergebnis war uns die Feststellung der Tatsache, daß es sich bei dem Vordrängen Rußlands gegen die englische Interessensphäre in Asien zwar um ein energisches Vorwärtsschieben und Anlegen an diese Grenzen handelt, daß aber die Wahrscheinlichkeit eines Übergreifens und damit eines Konflikts für Menschenalter in weiter Ferne liegt; vielfach ziehen die klimatischen Verhältnisse unübersteigliche Grenzen, aber auch, wo diese fehlen, müßte erst ein noch nicht vorhandenes Netz von Verkehrsstraßen die Möglichkeit militärischer Annäherung mit gesicherten rückwärtigen Verbindungen schaffen, ehe ein Zusammenstoß durchführbar wird. Rußlands kolonisatorische Befähigung ist vielleicht noch größer als die englische, und jedenfalls bereiten sich hier Ereignisse vor, die in einigen Jahrzehnten vielleicht schon die Blätter der Weltgeschichte erfüllen werden. Das Buch zu lesen, wird auch für den Seeoffizier nützlich sein.

Digitized by Google

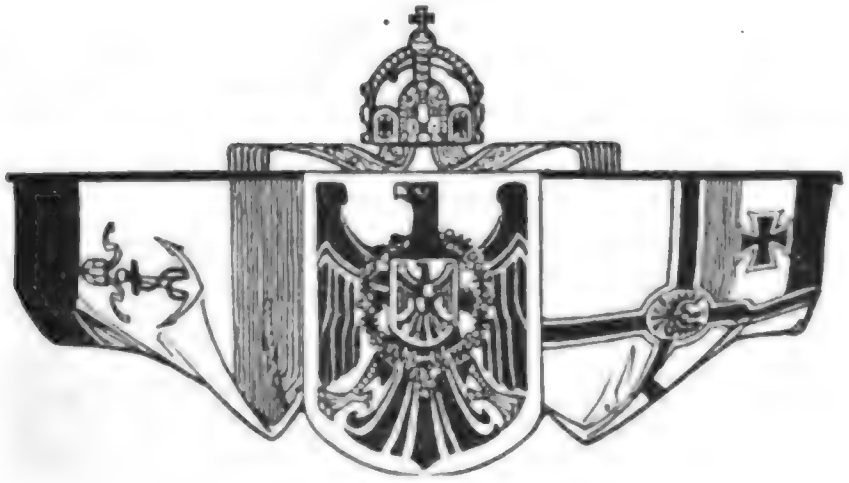
Reichs-Marine-Amt: **Segelhandbuch für die Nordsee.** Zweiter Teil, zweites Heft: **Die Shetland- und Orkney-Inseln, die Nord- und Ostküste Schottlands von Kap Wrath bis Kinnaird Head.** Dritte Auflage. — Berlin. D. Reimer. — Gebunden 3,00 Mark.

Vorgenanntes Segelhandbuch ist unter Zugrundelegung der neuesten englischen Segelanweisungen und Karten neu herausgegeben. Die Strömungen haben besondere Berücksichtigung gefunden, namentlich die im Pentland Firth. 92 Holzschnitte im Text, meist Küstenansichten nach Aufnahmen S. M. S. „Drache" im Jahre 1886 erhöhen die praktische Brauchbarkeit. M.

Das ebenfalls vom Reichs-Marine-Amt herausgegebene

Segelhandbuch für die Nord- und Westküsten Portugals und Spaniens. — Berlin. E. S. Mittler & Sohn. — Gebunden 5,00 Mark; mit dem 224 Küstenansichten enthaltenden Beiheft (gebunden 5,00 Mark).

ist ein weiterer Schritt in der Herausgabe deutscher Segelhandbücher für außerdeutsche Küsten. Das Werk schließt sich in Anlage und Ausführung an die früher von der Seewarte herausgegebenen Segelhandbücher an und bietet mehr als vollwertigen Ersatz für die fremdsprachlichen, da eine stattliche Reihe von Konsulats- und Kapitänsfragebogen und sonstige deutsche Berichte bei der Bearbeitung verwendet werden konnten. — Die Küstenansichten sind sehr gut wiedergegeben. M.



Digitized by Google

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Berget, A.: Physique du globe et météorologie. — Paris 1904. C. Naud. — 12,00 Mark.

* Der Akazuki von Port Arthur. Aus dem Kriegstagebuch des japanischen Kapitänleutnants Nirutaka. — Heilbronn 1904. E. Salzer. — 1,00 Mark.

* Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter. Zweiter Band, zweite Abteilung: Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter in Österreich. — Leipzig 1904. Duncker & Humblot. — 9,00 Mark.

* Flatau, L.: Weltpolitik und Flottenpläne. — Berlin 1904. L. Simion. — 1,00 Mark.

Gleiner, Dr. A.: Sibirien, das Amerika der Zukunft. — Stuttgart 1904. R. Lutz. — 1,00 Mark.

Graffigny, H. de: Les turbo-moteurs et les machines rotatives. — Paris 1904. E. Bernard. — 8,00 Mark.

Hatch, E. F. G.: Far eastern impressions. Japan—Korea—China. — London 1904. Hutchinson & Co. — 6,50 Mark.

* Hrabák, J.: Theorie und praktische Berechnung der Heißdampfmaschinen. — Berlin 1904. J. Springer. — 7,00 Mark.

* Jane, F. T.: The Imperial Japanese Navy. — London 1904. W. Thacker & Co. 25,00 Mark.

Katscher, L.: Japan. Interessantes aus dem Mikadoreich. — Berlin 1904. T. Gutmann. — 1,50 Mark.

* Laird Clowes, W.: The naval pocketbook 1904. — London. W. Thacker & Co. — 7 s 6 d.

* Lawrence, T. J.: War and neutrality in the far east. — London 1904. Macmillan & Co. — 3,80 Mark.

Leps, W., und Dietrich, M.: Die Wasserrohrkessel der Kriegs- und Handelsmarine, ihre Bauart, Wirkungsweise, Behandlung und Bedienung. — Rostock 1904. C. J. E. Volckmann. — 10,00 Mark.

* Leroy-Beaulieu, P.: Les États-Unis au XX. Siècle. — Paris 1904. A. Colin. — 3,20 Mark.

Logan Jack, R.: The back blocks of China. — London 1904. E. Arnold. — 12,50 Mark.

Mars regiert die Stunde. Rede an den Reichstag von Nebukadnezar. — Berlin 1904. T. Gutmann. — 0,80 Mark.

Niemann, A.: Der Weltkrieg. Deutsche Träume. — Berlin und Leipzig 1904. W. Vobach & Co. — 5,00 Mark.

* Pisko, J.: Die Südhalbkugel im Weltverkehr. — Wien 1904. A. Hölder. — 8,60 Mark.

* Röpcke, Dr. W.: Das Seebeuterecht. — Leipzig 1904. A. Deichert. — 3,00 Mark.

* Schanz, G.: Der künstliche Seeweg und seine wirtschaftliche Bedeutung. — Berlin 1904. A. Troschel. — 2,00 Mark.

Digitized by Google

* Seaton, A. E.: A manual of marine engineering. 15. Edition. — London 1904. Ch. Griffin & Co. — 25,00 Mark.

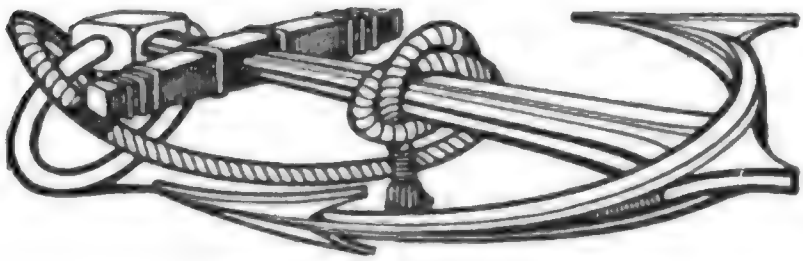
* Stephens, W. P.: American yachting. — New York 1904. Macmillan & Co. — 10,30 Mark.

* Wagner, H.: Die Dampfturbinen, ihre Theorie, Konstruktion und Betrieb. — Hannover 1904. Gebr. Jänecke. — 8,00 Mark.

* v. Wahl, E.: Der moderne Seekrieg und seine Kampfmittel. — Reval 1904. Kluge & Ströhm. — 1,20 Mark.

Graf v. Wartensleben, J. C.: Veränderte Zeiten. Eindrücke von Weltreisen und Reflexionen. — Berlin 1904. D. Reimer. — 5,00 Mark.

Weule, Prof. Dr. K.: Geschichte der Erdkenntnis und der geographischen Forschung. — Berlin 1904. Bong & Co. — 25,00 Mark.



Digitized by Google

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Vergrößerung der Tiefe eines Dampfers. (P., Nr. 766.)
Armoured cruisers. (N.M.R. vom 23.6.04.)
Indicateurs de niveau. (R.M., Mai 1904.)
America's latest battleships. (S.W. vom 22.6.04.)
Tests of Westinghouse-Parsons steamturbines. (Eg. vom 24.6.04.)
Petrol motor boats. (E. vom 24.6.04.)
Fine performance of the battleship „Kentucky". (S.A. vom 18.6.04.)
Babcock & Wilcox-Dampfkessel. (A.S.Z., 1904, Nr. 26.)
Advantages of gas and oil engines for marine propulsion. (S.A. Suppl. vom 25.6.04.)
U. S. battleship „Virginia". (J.U.S.A., Mai/Juni 1904.)
Steam boiler energy. (Eg. vom 1.7.04.)
Engines of H. M. S. „Prince of Wales". (Ebenda.)
Progress of warships and machinery building in England. (E. vom 8.7.04.)
British and foreign shipbuilding. (Ebenda.)
Official trials of H. M. battleship „Commonwealth". (Ebenda.)
Le cuirassé hollandais „de Ruyter". (Y., No. 1373 vom 2.7.04.)
Liquid fuel aboard ship. (N.G. vom 30.6.04.)
Rollendrucklager von Brinkmann. (H., 1904, Nr. 29.)
Deutschlands Motorbootsindustrie und ihre Aussichten. (D.F., 1904, Nr. 7.)
Feed water for marine water-tube boilers. (M.E., Juli 1904.)
Launching the United States cruiser „California". (Ebenda.)
Steam turbines. (Eg. vom 15.7.04.)
A turbine-driven torpedo-boat. (Ebenda.)
Shipbuilding in Germany. (E. vom 15.7.04.)
Der Turbinenkreuzer „Lübeck". (P., Nr. 770.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

Die Verhütung von vorzeitigen Explosionen durch Pulvergewebe. (M.W., 1904, Nr. 73.)
The latest 30—40 U. S. bullet. (A.N.J. vom 11.6.04.)
Creusot and the ordnance made there. (S.A. Suppl. vom 18.6.04.)
Notüberschiffungsmittel für Artillerie. (M.A.G., 1904, Nr. 6.)
Sprengungen von Geschützrohren. (Ebenda.)
Naval gun sights. (N.M.R. vom 7.7.04.)
Årsberättelse i bestyckning och beväpning for år 1903. (T.i.S., 1904, No. 2/3.)
The future of naval gunnery. (N.M.R. vom 14.7.04.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Submarine of the future. (S.W. vom 15.6.04.)
Trial of submarines. (A.N.J. vom 11.6.04.)
Défenses mobiles et sous-marines en 1905. (A.Ma vom 30.6.04.)
Torpedoboote oder Unterseeboote. (M.Sb., 1904, Nr. 5.)
Submarine boats. (J.U.S.A., Mai/Juni 1904.)
Unterwasserboote. (N.M.B. vom 9.7.04.)
Recent torpedo-boat destroyers. (Eg. vom 8.7.04; E. vom 8.7.04.)
H. M. torpedo-boat destroyer „Welland". (Eg. vom 8.7.04.)

Digitized by Google

Über den Stand der Unterseebootfrage. (M. W., 1904, Nr. 84.)
Test of the submarine boat „Fulton". (M. E., Juli 1904.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Verteidigung Sebastopols auf der Seeseite während der Belagerung in den Jahren 1854/55. (M. Sb., 1904, Nr. 5.)
Port Arthurs Stärke. (M. W., 1904, Nr. 85.)

Maritime und militärische Fragen.

British naval school for the training of divers. (S. A. vom 11. 6. 04.)
Der russisch-japanische Krieg. (O. L., 1904, Nr. 19, 20, 21, 22, 23; A. B., 1904, Nr. 24, 25, 27; N. M. B. vom 18. 6., 25. 6., 16. 7. 04; A. Ma. vom 23. 6., 30. 6., 14. 7. 04; Q. vom 16. 6., 1. 7. 04; A. N. J. vom 2. 7. 04; M. F., Juli 1904; A. N. G. vom 25. 6., 2. 7. 04; J. A. M., Juli 1904; N. L. J., Juli 1904; M. W., 1904, Nr. 78, 83; D. A., 1904, Nr. 24, 25, 26, 27, 28; Re. G. M., Juli 1904.
La faillite du cuirassé. (M. F., Juni 1904.)
L'emploi de la télégraphie sans fil sur mer. (Ebenda.)
Gefechtswerte von Kriegsschiffen. (S., Jahrg. 5, Nr. 18, 19.)
Punishment of enlisted men. (A. N. J. vom 11. 6. 04.)
Corporal punishment in the navy. (N. M. R. vom 23. 6. 04.)
Les grands conseils de la marine. (Y., No. 1372 vom 25. 6. 04.)
The price of admiralty. (A. N. G. vom 25. 6. 04.)
Militär-Brieftaubenwesen in verschiedenen europäischen Staaten. (M. A. G., 1904, Nr. 6.)
Second Prize Essay on blockades. By Lieutn. H. Stansbury. (J. U. S. I., Juni 1904.)
Training seamen for the sea service. (Ebenda.)
Coaling of warships. (N. M. R. vom 30. 6. 04.)
A fleet of warships. Power, personnel and cost. (Ebenda.)
Verteilung der französischen Seestreitkräfte 1904/05. (I. R. A. F., Juli 1904.)
Seestreitkräfte der Hauptmächte. (Ebenda.)
Flottenstützpunkte. (Ebenda.)
Die militärische Bedeutung der Eisenbahnen. (N. M. B. vom 2. 7. 04.)
The Japanese attack of Port Arthur, November 1894. (U. S. M., Juli 1904.)
Schnelldampfer und Aufklärungskreuzer. (P., Nr. 768.)
Erziehung des Flottenpersonals für das Gefecht. (M. Sb., 1904, Nr. 5.)
Übernahme von Kohlen auf dem Meere. (Ebenda.)
Eine Vermehrung der deutschen Flotte. (O. L., 1904, Nr. 21.)
Torpedo attack. (Eg. vom 1. 7. 04.)
War training of the navy. (N. L. J., Juli 1904.)
Dynamics of success in naval warfare. (Ebenda.)
Stockholm eller Carlskrona? Ett riksviktigt sjöstrategiskt spörsmål. T. i. S., 1904, No. 2/3.)
Maritime Betrachtungen zum russisch-japanischen Kriege. (D. A., 1904, Nr. 25.)
Le train des flottes. (Y., No. 1373 vom 2. 7. 04.)
O sorteio naval. (Re. M. B., April/Mai 1904.)
La défense contre les torpilleurs. (Y., No. 1374 vom 9. 7. 04.)
Über Verwendung europäischer Truppen in tropischen Gebieten. (M. W., 1904, Nr. 84.)
La futura escuadra española. (Re. G. M., Juli 1904.)
Marina de guerra. (Ebenda.)
Steaming powers of the Russian and Japanese fleets. (E. vom 15. 7. 04.)
La valeur tactique de la vitesse et celle de la protection. (Y., No. 1375 vom 16. 7. 04.)
La défense navale de la France. 1894—1904. (M. F., Juli 1904.)

Digitized by Google

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Le budget naval de 1905. (M.F., Juni 1904.)
Naval expenditure in relation to fiscal policy. (N.M.R. vom 23.6.04.)
Commerce, war and the colonies. (Ebenda.)
What is our military policy? (A.N.G. vom 25.6.04.)
Naval strength. (A.N.G. vom 2.7.04.)
Naval police of Japan. (N.L.J., Juli 1904.)
Flottan ander sistförflutna året. (T.i.S., 1904, No. 2/3.)
Le plan naval de la Russie. (A.Ma. vom 14.7.04.)
Die Entwicklung der deutschen Kriegsflotte und die Vorschläge des Deutschen Flotten-Vereins. (D.F., 1904, Nr. 7.)
Politique maritime et coloniale. (M.F., Juli 1904.)
Weltpolitik und Flottengesetz von 1900. (O.L., 1904, Nr. 23.)

Bildungswesen.

Die Heranbildung des japanischen Seeoffizierkorps. (N.M.B. vom 16.7.04.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Folkestone new pier and harbour works. (Eg. vom 8.7.04.)
Eröffnung des Hafens von Tsingtau. (D.F., 1904, Nr. 7.)
Le canal de Panama et le canal latéral à la Loire. (M.F., Juli 1904.)

Sanitätswesen.

Röntgen-Einrichtung für Kriegszwecke. (N.M.B. vom 25.6.04.)
Reisebericht über einen Besuch der tropenmedizinischen Schulen in England. (S.T.H., 1904, Nr. 7.)
L'hôpital du croiseur „Jeanne d'Arc". Son installation. (A.M.N., Mai 1904.)
La canonnière le „Capricorne" dans l'océan Indien 1902—1904. (Ebenda.)
Purification de l'eau de boisson par le filtre Lapeyrère à bord de la canonnière „l'Olry". (Ebenda.)
Étude médicale de l'île de Croix. (Ebenda.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Pay of the navy. (A.N.J. vom 11.6., 2.7.04.)

Rechtsfragen.

International maritime law. Sinking of the „Hatsuse". (N.M.R. vom 23.6.04.)
Freedom of the seas. (H.M., Juli 1904.)
Clearer neutrality agreement needed. (A.N.J. vom 25.6.04.)
The new patent law. (E. vom 1.7.04.)

Koloniale Fragen.

Der Aufstand in Südwestafrika. (D.K.Z., 1904, Nr. 25, 26, 28; M.W., 1904, Nr. 76, 84.)
Le congrès colonial de 1904. (Q. vom 16.6.04.)
Zur Marokkofrage. (D.K.Z., 1904, Nr. 26.)
Ein Urteil über Deutsch-Ostasien. (D.K.Z., 1904, Nr. 27.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

La croisière de Douvres à Helgoland. (Y., No. 1372 vom 25.6.04.)
Die kleine Kreuzeryacht. (D.Y., 1904, Nr. 1.)
Das Motorboot in der Kieler Woche. (Ebenda.)

Digitized by Google

Geschichtliches.

Folgerungen aus dem Donauübergange der Russen bei Sistowa am 27. Juni 1877. (K.T., 1904, Nr. 6.)
Gibraltar 1704—1904. (N.L.J., Juli 1904.)
Marin öfverstyrelse. (T.i.S., 1904, No. 2/3.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Le réseau actuel des câbles télégraphiques sous-marins. (M.F., Juni 1904.)
Über die bei elektrischen Anlagen an Bord von Schiffen zu verwendende Stromart. (S., Jahrg. 5, Nr. 18, 19.)
Telefunken ondometer for the measurement of wireless telegraphy waves. (S.A.Suppl. vom 25.6.04.)
The Edison storage battery. (Eg. vom 1.7.04.)
The specific heat of superheated steam. (E. vom 8.7.04.)

Nautische Fragen.

Proposed lighthouse for Cape Hatteras diamond shoal. (S.A. vom 11.6.04.)
Unsichtbare Feinde des Seemanns. (H., 1904, Nr. 26, 27, 28, 29.)
Vestindiske Orkaner. (T.f.S., Juli 1904.)
Stromkarten der deutschen Seewarte. (A.S.Z., 1904, Nr. 27.)
Spanigs- och bevakningstjänsten. (T.i.S., 1904, No. 2/3.)
Was ist Totwasser? (A.H., 1904, Nr. 7.)
Französische Ansichten über die Bearbeitung von Segelhandbüchern. (Ebenda.)
Bericht über die 27., auf der Deutschen Seewarte abgehaltene Wettbewerbprüfung von Marine-Chronometern. (Ebenda.)
Hilfsgrößen für die Berechnung der im Jahre 1905 stattfindenden Sonnenfinsternisse und Sternbedeckungen. (Ebenda.)
Submarine bell signalling. (M.E., Juli 1904.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Growth of American merchant marine. (S.A. vom 11.6.04.)
Hudson river steamboats. (N.G vom 2.6.04.)
La marine marchande britannique. (A.Ma. vom 23.6.04.)
Progress of steam navigation. (N.G. vom 16.6., 23.6.04.)
The North Atlantic trust. (S.W. vom 6.7.04.)
Årsberättelse i navigation och sjöfart. (T.i.S., 1904, No. 2/3.)
Marinha mercante. (Re.M.B., Juni 1904.)
Können die Erfahrungen des Yachtbaus unserer Küstenschiffahrt nützen? (D.Y., 1904, Nr. 1.)
The new Cunard liner „Caronia". (Eg. vom 15.7.04; E. vom 15.7.04.)

Handels- und Verkehrswesen.

Protection of commerce in war. (N.M.R. vom 7.7.04.)
Defence of British commerce. (Ebenda.)
Havre to Hamburg. Important consular reports. (S.W. vom 6.7.04.)
Neue deutsche Kabellinien. (D.F., 1904, Nr. 7.)
Ein englisches Handelsministerium. (H., 1904, Nr. 27.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

De quelques questions relatives à la pêche. (Y., No. 1374 vom 9.7.04.)
Tätigkeitsbericht des Deutschen Seefischerei-Vereins 1903/04. (M.S.V., 1904, Nr. 6/7.)

Digitized by Google

Niederländische Seefischerei 1902. (Ebenda.)
Ursachen der Fischdampferverluste. (H., 1904, Nr. 27.)

Verschiedenes.

Offiziersatz, wirtschaftliches Leben und Luxus der Offiziere, Soldatenmißhandlungen zur Zeit Friedrichs des Großen. (N.M.B. vom 2. 7. 04.)
The study of languages. (N.M.R. vom 14. 7. 04.)
German fleet at Plymouth. (Ebenda.)
Tätigkeit der Deutschen Seewarte. (H., 1904, Nr. 27.)

Digitized by Google

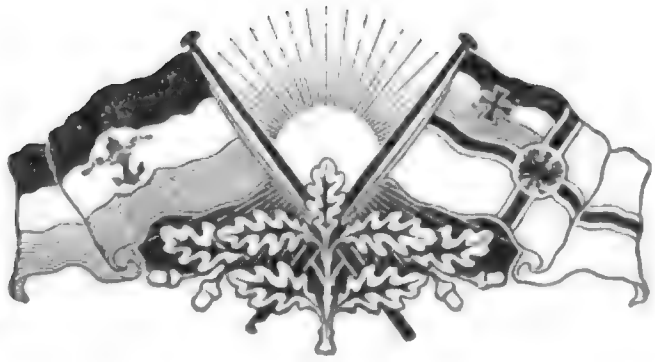
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau“ regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google



Digitized by Google

Internationale Schiffsbedarf-Gesellschaft

CARL BÖDIKER & Co

AKTIENKOMMANDITGESELLSCHAFT.

„Zur Vermeidung von Verwechslungen mit kleinen Firmen bitte den Namen „BÖDIKER" beachten."

Verlag der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 12,
Kochstraße 68—71.

Nauticus

Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen

Sechster Jahrgang: 1904

560 Seiten stark, mit 18 Tafeln, 17 Skizzen und 3 Kartenbeilagen

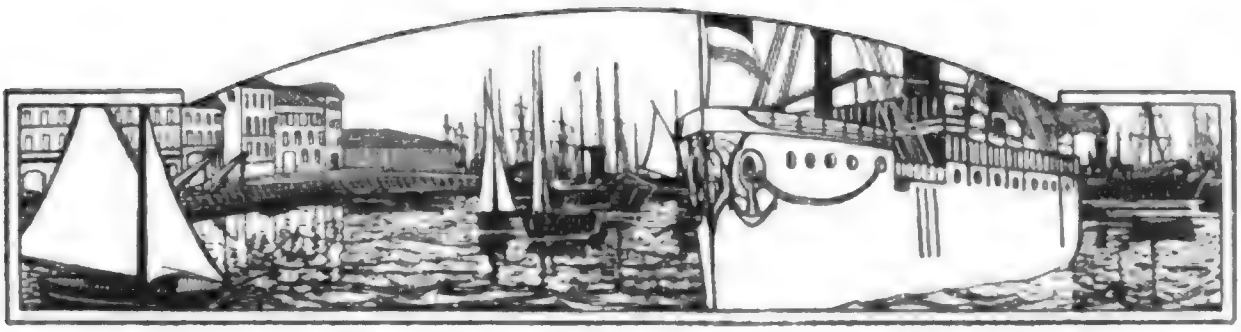
Preis: geheftet Mark 5,50, kartoniert Mark 6,10, in Leinwandband Mark 6,80

Unter besonderer Berücksichtigung der wichtigen Ereignisse und Erfahrungen des jüngstvergangenen Jahres bietet der neue Band eine abgerundete Übersicht der vielseitigen Fragen, welche den kriegsmaritimen, politisch-wirtschaftlichen und technischen Fortschritt betreffen und die Grundlagen unserer Seemachtentwicklung berühren. In die Gebiete, welche im einzelnen die Machtmittel der überseeischen Politik Deutschlands und anderer Staaten umfassen, führt der erste Aufsatz „Politische Rückblicke und Ausblicke". Daran anschließend sind im Vordergrund des Interesses stehende maritim-technische Gegenstände behandelt worden: Die militärische Bewertung der Schiffsgeschwindigkeit und der heutige Stand der Unterseebootsfrage. Ein Bericht über die Stellung der Großmächte zum Seeverkehr, der durch eine politische Übersichtskarte (Größe 100×42 cm) mit spezialisierenden graphischen Darstellungen erläutert wird, zeigt die Bedeutung der Hauptseewege, während ein Überblick über die Fortschritte der drahtlosen Telegraphie Gelegenheit gibt, sich über den heutigen Stand der Entwicklung dieses Verkehrsmittels und seine Aussichten für die Zukunft zu unterrichten. Der wieder aufs sorgfältigste bearbeitete statistische Teil des Jahrbuchs ist durch Einfügung von Tabellen des Seeverkehrs in den bedeutenderen deutschen Häfen, nach Flaggen und Warengattungen geordnet, sowie von Entfernungstabellen wesentlich vervollkommnet worden.

Der „Nauticus" ist längst als ein Nachschlagewerk von unentbehrlichem Wert für jeden Angehörigen unserer Kriegsflotte anerkannt worden, auch sein neuer Jahrgang beweist es wieder, daß er das zuverlässigste deutsche Handbuch für alle maritimen Dinge bildet. Vielseitigen Wünschen entsprechend, wird der „Nauticus" jetzt auch in geschmackvollem Leinwandband vorrätig gehalten.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Digitized by Google



Die finanzielle Seite des russisch-japanischen Krieges.

Von Professor Dr. Helfferich, Wirkl. Legationsrat.

Die Wahrheit, daß zum Kriegführen Geld und noch einmal Geld gehört, ist so alt, daß man sich fast scheut, einen solchen Gemeinplatz zu wiederholen; aber deshalb bleibt der alte Satz nicht weniger eine Wahrheit, er ist im Gegenteil mit der Entwicklung der Kriegstechnik zu Land und zur See immer mehr zur Wahrheit geworden: das Kriegshandwerk von ehedem hat sich zu einem mit dem ganzen Apparat des modernen Kapitalismus arbeitenden Großbetrieb ausgewachsen. Nicht als ob der Mensch und alles, was mit ihm unmittelbar zusammenhängt, in der Bedeutung für den kriegerischen Erfolg durch die technische Zurüstung ausgeschaltet worden wäre; eine solche Auffassung wäre noch verkehrter als diejenige, welche in der wirtschaftlichen Entwicklung des Handwerks zum Großbetrieb nur die Verdrängung des Menschen durch die Maschine sieht. Das Menschenmaterial in seiner Zahl, seiner physischen Leistungsfähigkeit und seiner Schulung, der Geist, der es beseelt, die Organisation und Disziplin, die es zusammen hält, die Persönlichkeit, die es leitet, — das alles sind Faktoren, die durch keine technische Zurüstung, in der Industrie durch keine Maschine, in der Kriegführung durch keine Schlachtschiffe und keine Geschütze, ersetzt werden können. Nicht in der Ausschaltung dieser Faktoren, sondern in der Steigerung und Vervielfältigung ihrer Wirksamkeit liegt die Bedeutung eines jeden technischen Apparats.

Die Bedeutung von Technik und Kapital gehen Hand in Hand; denn das Kapital ist die Verkörperung der Technik. Mit der Entwicklung der Technik der modernen Kriegsrüstung ist mithin die Bedeutung der ökonomischen und finanziellen Kraft der Nationen für ihre militärische Leistungsfähigkeit beträchtlich größer geworden. Schon in Friedenszeiten erfordert die Instandhaltung der Kriegsrüstung und ihre Anpassung an jeden Fortschritt in der Waffentechnik bei allen größeren Völkern enorme und in steter Progression zunehmende Ausgaben, wie sie auf die Dauer nur von wirtschaftlich prosperierenden und finanziell gut geleiteten Staaten getragen werden können. Mit dem Kriegsausbruch jedoch tritt eine akute Steigerung der Ansprüche an die finanzielle Leistungsfähigkeit des Staates ein. Die Mobilmachung, der Transport gewaltiger Truppenmengen mit ihrer Ausrüstung zum Kriegsschauplatz, die Verpflegung und Besoldung der Truppen, der sofort zu ersetzende enorme Verbrauch an Kriegs-

Digitized by Google

material jeder Art — das alles verlangt die prompte Beschaffung von riesenhaften Summen zu einem Zeitpunkt, in dem der Krieg durch die Entziehung von Arbeitskräften und durch die Unsicherheit aller Verhältnisse, insbesondere des auswärtigen Handels, einen großen Teil des Werte schaffenden Wirtschaftslebens mattsetzt. Der Ausblick auf diese finanziellen Ansprüche eines modernen Krieges zeigt, daß neben der Notwendigkeit der rein militärischen Kriegsbereitschaft für jeden auf seine Zukunft bedachten Staat die Notwendigkeit der finanziellen Kriegsbereitschaft besteht. Die der staatlichen Finanzverwaltung für die Verteidigung des Vaterlandes obliegenden Aufgaben beschränken sich nicht darauf, in Friedenszeiten die für die Instandhaltung der Kriegsrüstung erforderlichen Mittel bereitzustellen, sondern sie umfassen auch die Vorkehrungen, welche für den Kriegsfall die pünktliche Aufbringung der erforderlichen Gelder nach Möglichkeit gewährleisten. Während des Krieges selbst wirkt die Finanzkraft eines Volkes ebensowenig als tote Masse und durch das bloße Vorhandensein, wie das Heer und die Flotte; vielmehr bedürfen auch die Finanzen einer planmäßigen und umsichtigen Führung, die alle vorhandenen Kräfte und alle etwa sich bietenden Vorteile im rechten Augenblick ausnützt: die Operationen des Feldherrn bedürfen zu ihrer Unterstützung der Operationen des Leiters der Staatsfinanzen.

Wie die fortgesetzten Vervollkommnungen der Kriegswerkzeuge und die aus ihnen sich ergebenden Veränderungen der Taktik die ununterbrochene Aufmerksamkeit aller Staaten erfordern, die ihr Heer und ihre Flotte auf der Höhe der Leistungsfähigkeit halten wollen, ebenso dulden die Vergrößerungen des durch den Krieg bewirkten Geldbedarfs sowie die Veränderungen in der Organisation des Geld- und Kapitalmarktes und den dadurch bedingten Mitteln der Geldbeschaffung kein selbstzufriedenes Stillestehen. Der gewaltige Kampf, den Rußland und Japan mit allen Mitteln der modernen Technik um die Vorherrschaft in Ostasien führen, verdient deshalb nicht nur in rein militärischer Beziehung, sondern auch in seiner finanziellen Seite die genaueste Beobachtung.

Wenn in diesem Aufsatze eine Darstellung der finanziellen Seite des russisch-japanischen Krieges versucht werden soll, so ergibt sich für das Thema von selbst die Einschränkung, daß, solange die Dinge noch im Flusse sind, endgültige Schlußfolgerungen nicht gezogen werden können. Der Inhalt des Aufsatzes wird sich vielmehr nach Lage der Dinge im wesentlichen auf das Konstatieren und Registrieren der Tatsachen beschränken müssen, die für eine spätere kritische und abschließende Beurteilung von Bedeutung sind. Dementsprechend soll zunächst ein Überblick gegeben werden über den Stand der Finanzen der beiden kriegführenden Mächte vor dem Kriegsausbruch unter besonderer Berücksichtigung derjenigen Momente, die für ihre finanzielle Kriegsbereitschaft in Betracht kommen. Im Anschluß daran werden die Maßnahmen festzustellen sein, welche von den kriegführenden Mächten bisher zur Deckung des durch den Krieg hervorgerufenen Geldbedarfs getroffen worden sind, ferner die jetzt bereits erkennbaren Rückwirkungen des Krieges sowohl auf die finanzielle Kriegstüchtigkeit der beiden Staaten, als auch auf den internationalen Geld- und Kapitalmarkt, auf dessen Hilfsquellen zurückzugreifen beide Parteien sich bereits im bisherigen Verlauf der Dinge genötigt gesehen haben.

Digitized by Google

I.

Die beiden kriegführenden Mächte, Rußland und Japan, weisen in ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Entwicklung während der letzten Jahrzehnte in wichtigen Punkten gleichartige Züge auf. Beide haben vor noch nicht allzulanger Zeit außerhalb des westeuropäischen Kulturkreises gestanden, in beiden beruhte die wirtschaftliche Tätigkeit so gut wie ausschließlich auf rein agrarischer Grundlage, und in beiden herrschte eine mittelalterliche Naturalwirtschaft. In den sechziger Jahren wurden in Rußland durch die Reformen Alexanders II., in Japan durch die Beseitigung der Shogunats-Regierung und die „Restauration" die Grundlagen geschaffen, auf denen sich unter dem Einfluß der Technik und wirtschaftlichen Organisation Westeuropas eine gewaltige Umwälzung von Staat und Volkswirtschaft vollzog. Die Naturalwirtschaft wurde in raschem Tempo durch die Geldwirtschaft verdrängt, Industrien nach dem westeuropäischen Vorbild wurden ins Leben gerufen, die Eisenbahnen hielten ihren Einzug, der Handel mit dem Ausland, gegen das man sich früher abgesperrt hatte, nahm einen rasch wachsenden Umfang an, die Staatsfinanzen wurden nach westeuropäischem Muster organisiert, die Ergiebigkeit der Besteuerung wurde aufs höchste angespannt, und darüber hinaus wurde der Kredit der kapitalreicheren Nationen Westeuropas zur Beschaffung der Mittel für die gewaltig anwachsenden Staatsausgaben herangezogen. In beiden Staaten wurde, nachdem die Überspannung ihrer finanziellen Kraft und zeitweise eine schlechte Finanzwirtschaft zu einer Zerrüttung des Geldwesens und des Staatskredits geführt hatte, durch eine mit bewundernswerter Planmäßigkeit und Konsequenz durchgeführte Finanzpolitik der Staatskredit wieder hergestellt und als Abschluß dieser Politik in der zweiten Hälfte der 90er Jahre die Geldverfassung auf dem Boden der Goldwährung, dem Geldsystem der westlichen Länder, reorganisiert, um dem eigenen Kredit und den Handels- und Finanzbeziehungen zu jenen Ländern für die Dauer eine stabile Grundlage zu geben.

Auch eine wichtige Triebfeder für diese von der Regierung gewollten und gegen nicht unerhebliche Widerstände im Volke selbst durchgesetzten Umwälzungen war hier wie dort gleichartiger Natur: die Erkenntnis des in dem Eingang angedeuteten Zusammenhangs zwischen der finanziellen und militärischen Leistungsfähigkeit. Beide Staaten konnten sich der Wahrnehmung nicht verschließen, welche gewaltige Überlegenheit den westeuropäischen Staaten für ihre Armeen und Flotten aus ihrer Technik und ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Organisation erwachsen mußte. Aus Gründen der Selbsterhaltung war Japan gezwungen, in seiner Kriegsrüstung einen gewaltigen Vorsprung nachzuholen, und Rußland sah sich zum mindesten genötigt, mit seinen europäischen Nachbarn Schritt zu halten. Das war nur möglich unter dem Aufwand kolossaler Geldsummen, wie sie ein Land mit Naturalwirtschaft, einer so gut wie ausschließlich Ackerbau treibenden Bevölkerung, ohne moderne Verkehrsmittel und ohne eine zielbewußte Finanzwirtschaft unmöglich aufzubringen vermag.

Für Rußland gab in erster Linie der Krim-Krieg den Anstoß für die moderne Entwicklung.*) Was Japan anlangt, so ist allbekannt, welche Bedeutung für die wirt-

*) „Selten hat ein Krieg so sehr als Kulturträger gewirkt, wie der Krimkrieg; denn er machte die Eisenbahnen zur strategischen Notwendigkeit, gegen welche sich die konservative Regierung

Digitized by Google

schaftliche und finanzielle Entwicklung des letzten Jahrzehnts der japanisch-chinesische Krieg und der Friede von Simonoseki gehabt hat. In jenem Frieden mußte Japan infolge des von Deutschland und Frankreich unterstützten Einspruchs Rußlands auf seine Eroberung auf dem chinesischen Festlande, auf die Halbinsel Liaotung mit Port Arthur, verzichten, während Rußland selbst sich in Port Arthur festsetzte. Seit jener Zeit hat Japan seine wirtschaftliche und finanzielle Kraft aufs äußerste angespannt, um seine militärischen Machtmittel zu Wasser und zu Lande auf einen Stand zu bringen, der einen Entscheidungskampf mit einer der ersten Weltmächte gestattete. In beiden Ländern haben also die militärischen Notwendigkeiten und die gewaltigen Geldbedürfnisse für Heer und Flotte die Europäisierung der Volks- und Finanzwirtschaft erzwungen.

Die wesentlichsten Unterschiede der wirtschaftlichen und finanziellen Entwicklung Rußlands und Japans während der letzten Jahrzehnte sind Unterschiede im Maße und im Tempo, nicht in der Richtung der Fortschritte.

Rußland setzte dem Eindringen der westlichen Einflüsse ein Gebilde von weit größeren Dimensionen entgegen, als das beträchtlich kleinere Japan. Der Flächeninhalt des europäischen Rußlands (einschließlich Finnlands, Polens und Kaukasiens) beträgt etwa 5,4 Millionen qkm, während die japanischen Inseln (mit Ausschluß von Formosa) nur eine Gesamtfläche von 382,000 qkm haben; die Bevölkerung Rußlands wurde im Jahre 1897 auf 112 Millionen Seelen festgestellt, diejenige Japans betrug am Ende des Jahres 1900 — bei einer 5½mal so großen Bevölkerungsdichtigkeit*) — nur 44,8 Millionen. Der russische Außenhandel stellte in Einfuhr und Ausfuhr im Jahre 1903 einen Wert von 3,34 Milliarden Mark dar, während der japanische Außenhandel — trotz eines sehr viel schnelleren Wachstums in den letzten Jahrzehnten — sich auf einen Wert von 1,27 Milliarden bezifferte. Vor allem aber tritt der Unterschied in den Dimensionen hervor bei den Staatsfinanzen: der Haushaltsvoranschlag für 1904 weist bei Rußland Einnahmen in der Höhe von etwa 4710 Millionen Mark auf, während bei Japan die veranschlagten Einnahmen nur die viel bescheidenere Ziffer von 520 Millionen Mark erreichen. Diese Unterschiede in den Größenverhältnissen, die auch in anderen wichtigen Punkten sich zeigen, sollen hier nur angedeutet werden, um darzutun, daß in Rußland bei der Umgestaltung von Volkswirtschaft und Staatsfinanzen ganz andere Massen in Bewegung zu setzen und ein Werk viel größeren Stils zu vollbringen war und noch zu vollbringen ist als in Japan.

Andrerseits hat sich die Umwälzung in Japan in einem beträchtlich schnelleren Tempo vollzogen als in Rußland. Das russische Reich war, ehe es mit den Reformen Alexanders II. und dem Eisenbahnbau in das Stadium der beschleunigten Umwandlung eintrat, bereits seit langer Zeit den Einwirkungen der westeuropäischen

des Kaisers Nikolaus lange gesträubt hatte, weil sie »die Unbeständigkeit des Geistes unserer Epoche« vergrößerten (Worte Kankrins). Die Nachbarschaft des technisch fortgeschrittenen Westens und militärisch auswärtige Gesichtspunkte zwangen abermals (wie zur Zeit Peters des Großen) und zwingen heute den Staat zur Beschleunigung des wirtschaftlichen Fortschritts in der Richtung auf den »Kapitalismus«. Mit dem Eisenbahnbau hielt Tausch- und Geldwirtschaft Einzug in Rußland. Dieser gewaltige Umschwung fand seinen Ausdruck in dem Reformwerk Alexanders II." v. Schulze-Gävernitz, Volkswirtschaftliche Studien aus Rußland. 1899. S. 48.

*) In Rußland kamen im Jahre 1897 etwa 21 Einwohner auf den Quadratkilometer, in Japan dagegen 113.

Digitized by Google

Kultur ausgesetzt gewesen, es hatte insbesondere in der Zeit Peters des Großen bereits eine Art Vorbereitung für die raschere und vollständigere Umwandlung der letzten Jahrzehnte durchgemacht. Japan dagegen ist mit der Restauration Ende der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts so gut wie unvermittelt in das neue Entwicklungsstadium eingetreten, das ihm einen radikalen, nahezu jeden Anknüpfungspunkt an die Vergangenheit entbehrenden Umbau aller staatlichen und wirtschaftlichen Einrichtungen, ja eine Umwälzung des ganzen politischen und wirtschaftlichen Denkens brachte. Ebenso wie in Rußland die neue Entwicklung vorbereitet war, hat sie sich in der Folgezeit in einem verhältnismäßig ruhigen Tempo fortgesetzt, während Japan nach der Überwindung der ersten Übergangsschwierigkeiten und Rückschläge in einer in der Weltgeschichte unerhörten Schnelligkeit sich die Technik sowie die wirtschaftliche, finanzielle und politische Organisation Europas aneignete und auf dieser Grundlage eine rapide Entfaltung seiner Volkswirtschaft und seiner Staatsfinanzen erlebte. Japan ist dabei durch die großen Vorzüge seiner geographischen Gestaltung und Lage, auf Grund deren man es als das „England des Ostens" bezeichnet hat, sowie durch den beweglichen Geist seiner Bevölkerung erheblich unterstützt worden, während die schwere Masse des kontinentalen Rußlands und — damit wohl zusammenhängend — die geringere Anpassungsfähigkeit der russischen Bevölkerung dem Umwandlungsprozeß einen weit größeren Widerstand entgegensetzte.

* * *

Nach diesem allgemeinen Überblick über die Grundzüge der wirtschaftlichen und finanziellen Entwicklung, die beide Länder während der letzten Jahrzehnte durchgemacht haben, wenden wir uns zu der Betrachtung der einzelnen konkreten Tatsachen, die für die Beurteilung der finanziellen Stärke beider Länder zur Zeit des Kriegsausbruchs von Wichtigkeit sind.

Wir beginnen mit Rußland.

Der russische Etatsvoranschlag für das Jahr 1904 stellt sich nach dem Bericht des Finanzministers an den Zaren, der alljährlich am 1. Januar (alten Stils) publiziert wird, folgendermaßen dar:

Die ordentlichen Einnahmen sind auf 1980,1 Millionen Rubel (= 4277 Millionen Mark) veranschlagt; ihnen stehen gegenüber ordentliche Ausgaben im Betrag von 1966,5 Millionen Rubel (= 4247,6 Millionen Mark). Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben beträgt mithin im Ordinarium des Voranschlags 13,6 Millionen Rubel (= 29,4 Millionen Mark).

Im Extraordinarium sind die Einnahmen auf 198,6 Millionen Rubel (= 429,0 Millionen Mark), die Ausgaben auf 212,2 Millionen Rubel (= 458,4 Millionen Mark) beziffert; es ergibt sich also hier ein Fehlbetrag, der durch den Überschuß im Ordinarium seine genaue Deckung findet. Dabei muß hervorgehoben werden, daß der weitaus größte Teil der außerordentlichen Einnahmen, nämlich 195,8 Millionen Rubel, gebildet ist durch Entnahmen aus dem freien Barbestande der Reichsrentei, dem die Erlöse aus Anleihen, die unvorhergesehenen Einnahmen und die etwaigen Überschüsse aus den früheren Rechnungsjahren zufließen und aus dem unvorhergesehene Ausgaben zu decken sind. Die Erhaltung dieses Bestandes der Reichsrentei auf einer nicht

Digitized by Google

unbeträchtlichen Minimalhöhe bildet einen wichtigen Grundsatz der russischen Finanzpolitik. Der „freie Barbestand" wird in dem Bericht des Finanzministers für den 1. Januar 1904 auf 312 Millionen Rubel berechnet, so daß er die im Voranschlag auf ihn angewiesenen 195,8 Millionen Rubel leicht werde tragen können.

Was an dem russischen Budget zunächst frappiert, ist die Größe der Ziffern. Das russische Budget balanciert in Einnahme und Ausgabe mit 2178,7 Millionen Rubel = 4706 Millionen Mark, während z. B. die Ausgaben Frankreichs nach dem Etat für 1904 auf etwa 2880 Millionen Mark und diejenigen des Deutschen Reichs auf 2002 Millionen Mark veranschlagt sind. Bei einer solchen Vergleichung ist jedoch nicht nur die Größe der russischen Bevölkerung*) zu berücksichtigen — ein Umstand, der allerdings durch die größere Wohlhabenheit der westlichen Völker reichlich ausgeglichen wird —; es ist vielmehr auch zu beachten, daß, wie die unten wiedergegebene Übersicht über die einzelnen Posten des russischen Budgets zeigt, mehr als die Hälfte der Einnahmen Rußlands aus Regalien und Staatsbetrieben gewonnen wird, die in Frankreich eine weit geringere Rolle spielen; daß ferner bei der Berechnung der staatlichen Ausgaben Deutschlands die Ausgaben der Bundesstaaten, die ähnlich wie Rußland über ein großes produktives Staatsvermögen in Eisenbahnen, Bergwerken, Domänen usw. verfügen, mit in Rechnung gezogen werden müssen, was für Deutschland für das Jahr 1904 eine Gesamtsumme von etwa 6450 Millionen Mark an staatlichen Ausgaben ergibt.**)

Im einzelnen gliedern sich die Einnahmen und Ausgaben Rußlands nach der dem Voranschlag für 1904 beigegebenen Übersicht in folgende Hauptposten:

I. Ordentlicher Etat.

a. Einnahmen.

Direkte Steuern	135,14	Millionen Rubel,
Indirekte Steuern	421,16	" "
Gebühren	103,58	" "
Staatsregalien	589,85	" "
Staatsbesitztum und Kapitalien	560,95	" "
Ablösungszahlungen der Bauern	86,16	" "
Ersatz von Ausgaben der Reichsrentei	76,23	" "
Verschiedene Einnahmen	7,02	" "
Zusammen	1980,09	Millionen Rubel.

b. Ausgaben.

Zahlungen für die Staatsschuld	289,30	Millionen Rubel.
Höchste Staatsinstitutionen	3,53	" "
Ressort des Heiligsten Synods	29,33	" "
Ministerium des Kaiserlichen Hofes	16,13	" "
Zu übertragen	338,29	Millionen Rubel.

*) Nimmt man die Bevölkerung des ganzen russischen Reichs zu 130 Millionen Einwohner an, so ergibt der Voranschlag für 1904 eine Belastung pro Kopf von 36,3 Mark, während der Voranschlag Frankreichs für 1904 eine Belastung der Bevölkerung von etwa 76 Mark pro Kopf bedeutet.

**) Dabei sind die beim Etat des Reichsschatzamts als Reichsausgaben verbuchten „Überweisungen an die Bundesstaaten" im Betrage von 196 Millionen Mark natürlich nicht miteingerechnet.

Digitized by Google

	Übertrag	338,29	Millionen Rubel,
Ministerium des Auswärtigen		6,42	" "
" " Krieges		360,76	" "
" der Marine		113,62	" "
" " Finanzen		372,12	" "
" " Landwirtschaft und der Domänen		49,83	" "
" des Innern		114,73	" "
" der Volksaufklärung		43,68	" "
" " Verkehrswege		473,27	" "
Hauptverwaltung für Handelsschiffahrt und Hafenwesen		16,55	"
Ministerium der Justiz		51,08	" "
Reichskontrolle		8,99	" "
Hauptverwaltung des Reichsgestütwesens		2,12	" "
Für den Fall von Preissteigerungen f. Proviant u. Furage		3,00	" "
In den Voranschlägen nicht vorgesehene Ausgaben für besondere im Laufe des Jahres auftretende Bedürfnisse		12,00	" "
	Zusammen	1966,46	Millionen Rubel.

II. Außerordentlicher Etat.

a. Einnahmen.

Ewige Einlagen bei der Reichsbank		2,75	Millionen Rubel,
Aus den freien Barbeständen der Reichsrentei		195,79	" "
	Zusammen	198,54	Millionen Rubel.

b. Ausgaben.

Bau der sibirischen Eisenbahn und deren Hilfsunternehmungen		21,56	Millionen Rubel,
Bau anderer Eisenbahnen		125,64	" "
Darlehen an private Eisenbahngesellschaften		62,98	" "
Entschädigungen		2,00	" "
	Zusammen	212,18	Millionen Rubel.

Die gewaltigen Einnahmen aus Regalien und Staatsbetrieben fließen in erster Linie aus den staatlichen Eisenbahnen und dem Spiritusmonopol, aus dem Betrieb von Post, Telegraph und Telephon, aus dem Münzwesen, aus staatlichen Domänen und Fabriken und aus der russischen Reichsbank. Die 86 Millionen Rubel Ablösungszahlungen setzen sich zusammen aus den Annuitäten, welche die Domanialbauern für die Ablösung der Pachtsteuer (Obrok) zu zahlen haben, ferner aus den Jahreszahlungen der Gutsbauern zur Verzinsung und Tilgung der vom Staat gelegentlich der Bauernbefreiung zur Befriedigung der Gutsherren aufgenommenen Ablösungsschuld. Die 76 Millionen Ersatz von Ausgaben sind Rückzahlungen auf Darlehen, die der Staat an Eisenbahngesellschaften, an lokale Korporationen und fremde Staaten gewährt hat. Der Betrag der direkten Steuern ist gering; von den indirekten Steuern kommt der größte Teil auf die Zölle.

Was die Ausgaben anlangt, so ist zunächst bemerkenswert, daß nur Ausgaben für produktive Verkehrsunternehmungen auf das eventuell durch die Aufnahme von Anleihen zu deckende Extraordinarium überwiesen sind, während alle übrigen Ausgaben, auch die gesamten Ausgaben für Heer und Flotte, auf dem Ordinarium stehen und

Digitized by Google

nach dem Voranschlag ihre volle Deckung durch die ordentlichen Einnahmen finden. Die Ausgaben für Armee und Marine sind sehr beträchtlich; in Mark umgerechnet stellen sie sich für das Heer auf 779 Millionen Mark, gegenüber einer Ausgabe des Deutschen Reichs von 646 Millionen Mark für denselben Zweck, — für die Marine auf 245 Millionen Mark, gegen 216 Millionen Mark beim Deutschen Reich. Die Ausgaben für Rüstungszwecke machen insgesamt nahezu ein Viertel der sämtlichen ordentlichen Ausgaben aus. Ein weiteres Viertel kommt auf die Verkehrsunternehmungen, von denen ein nicht unerheblicher Teil noch Betriebszuschüsse nötig hat. Nahezu ein Sechstel der Ausgaben kommt auf die Verzinsung und Amortisation der Staatsschuld. Unter die sehr erheblichen Ausgaben des Finanzministeriums fallen neben den Ausgaben der eigentlichen Finanzverwaltung namentlich die Beamtenpensionen, die Unkosten des staatlichen Branntweinverkaufs und die Garantiezuschüsse an Eisenbahngesellschaften. Sehr spärlich bedacht sind die Ausgaben für Kulturbedürfnisse.

Die russische Staatsschuld, deren Dienst einen so erheblichen Teil der Ausgaben ausmacht, bezifferte sich zu Beginn des Jahres 1904 auf 6636 Millionen Rubel = 14⅓ Milliarden Mark. Sie ist mithin fast genau so hoch wie die Summe der Schulden des Deutschen Reichs und sämtlicher Bundesstaaten, die sich auf etwa 14½ Milliarden Mark beläuft. Die russische Schuld zerfällt in eine große Anzahl verschiedener Kategorien, die — je nach ihrer Entstehungszeit — mit verschiedenem Zinsfuß ausgestattet sind. Nahezu die Hälfte der russischen Staatsschuldverschreibungen und Renten (3034 Millionen Rubel) lautet neben russischer Währung auch auf deutsche, französische, englische oder holländische Währung, wobei Zinsen und Kapital nach Wahl des Schuldners in der einen oder anderen dieser Währungen zahlbar sind. Während früher die Ausgabe von Schuldverschreibungen mit einem festen Tilgungsplan üblich war, ist in den letzten Jahrzehnten eine beträchtliche Anzahl von „ewigen Renten" hinzugekommen. Außerdem hat der Staat bei dem Ankauf von Eisenbahnen die Verpflichtung aus den von den Eisenbahngesellschaften ausgegebenen Obligationen übernommen; ebenso stellen die Pfandbriefe der russischen Adels-Agrarbank und der russischen Bauernbank, die beide Staatsinstitute sind, eine Schuld des russischen Reiches dar.

Von dieser Schuld ist ein sehr erheblicher Teil im Auslande untergebracht, vor allem in Frankreich, das vom Jahre 1887 an die von Deutschland abgestoßenen russischen Werte aufnahm und seit jener Zeit enorme Beträge von neuen russischen Anleihen absorbiert hat. In Paris werden an der Börse nicht weniger als vierzehn Kategorien russischer Staatsanleihen, außerdem zehn Kategorien russischer Eisenbahnobligationen offiziell notiert. Der Betrag der in französischen Händen befindlichen russischen Staatspapiere wird auf etwa 7 bis 9 Milliarden Franken geschätzt.*) In Deutschland, Holland und England sollen gegen 3 Milliarden Franken russischer Staatspapiere untergebracht sein. Der Betrag, den Rußland für die Verzinsung und eventuelle Amortisation dieser Anleihen nach den genannten Ländern zu remittieren hat, wird auf

*) Der Londoner »Economist« vom 13. Februar 1904 schätzt in seiner Pariser Korrespondenz die gesamte Kapitalanlage Frankreichs in russischen Werten (einschließlich industrieller Werte) auf 7 bis 8 Milliarden Franken. — Raphaël-Georges Lévy schätzt in einem Aufsatze in der »Revue des deux mondes« (vom 1. Juli 1904) den in Frankreich untergebrachten Betrag der russischen Staatsschuld allein auf mehr als die Hälfte des Gesamtbetrags, also etwa 9 Milliarden Franken.

Digitized by Google

450 bis 500 Millionen Franken für das Jahr veranschlagt. Hauptsächlich für den Dienst seiner im Ausland untergebrachten Anleihen hält das russische Finanzministerium in London, Paris und Berlin ständige Guthaben, deren Höhe natürlich beträchtlichen Schwankungen unterworfen ist; sie sollen sich in den ersten Monaten dieses Jahres auf etwa 500 Millionen Franken belaufen haben.

Zu der starken Verschuldung des russischen Staates an das Ausland kommt hinzu, daß ein großer Teil der neu geschaffenen russischen Industrie durch ausländisches Kapital ins Leben gerufen ist oder wenigstens teilweise mit ausländischem Kapital arbeitet. Die Aktien und Obligationen von zahlreichen Unternehmungen, insbesondere auf dem Gebiet des Bergbaus und der Metallverarbeitung sowie von Straßenbahngesellschaften usw. sind im Besitz des Auslandes, namentlich Frankreichs, Deutschlands und Belgiens, und die auf diese Werte zu zahlenden Dividenden und Zinsen bilden neben den Zinsen der Staatsschuld eine weitere erhebliche Belastung der russischen Zahlungsbilanz.

An sich kann jedoch ein Momentbild des russischen Budgets und der russischen Staatsschuld eine Beurteilung der russischen Finanzkraft kaum ermöglichen; dieses Bild bedarf vielmehr zu seiner Ergänzung eines Überblicks über die Entwicklung der russischen Finanzen während der letzten Jahrzehnte.

Die Größe der seit der Mitte des 19. Jahrhunderts von Rußland auf wirtschaftlichem, militärischem und weltpolitischem Gebiet zu bewältigenden Aufgaben, insbesondere die Befreiung und Ablösung der Bauern, der Ausbau eines gewaltigen Eisenbahnnetzes und die beträchtlichen Kosten zuerst des Krimkriegs, dann des russisch-türkischen Kriegs, haben an die russischen Staatsfinanzen enorme Ansprüche gestellt, denen diese aus verschiedenen Gründen fürs erste nicht gewachsen waren. Zunächst fehlte in der russischen Wirtschaftsverfassung, solange die bäuerliche Naturalwirtschaft unbedingt vorherrschte, die Voraussetzung für die Aufbringung der großen vom Staate benötigten Summen; dann mußte die russische Finanzwirtschaft selbst erst auf eine rationelle, den neuen Bedürfnissen angepaßte Grundlage gestellt werden. Solange diese Voraussetzungen für eine geordnete Finanzwirtschaft fehlten, hat der russische Staatshaushalt Jahrzehnte hindurch mit großen Defiziten gearbeitet, und wo die Einnahmen zur Deckung der Ausgaben nicht ausreichten, wurde auf die Aufnahme von Anleihen und die Ausgabe von Papiergeld, das einer starken Entwertung unterlag, zurückgegriffen. Die entscheidende Reform, deren Ziel die Konsolidierung der Staatsschuld und die Wiederherstellung des Staatskredits sowie die Ersetzung der schwankenden Papierwährung durch eine stabile und solid begründete Goldwährung war, ist zu Beginn der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts durch den Finanzminister Bunge eingeleitet worden und hat vom Jahre 1888 an ihre Wirkungen gezeigt. Durch die Finanzreform Bunges, die zum Teil bereits durch die im Jahre 1875 eingeführte allgemeine Grundsteuer vorbereitet war, wurde die wirtschaftlich schädliche und in der finanziellen Ergiebigkeit nicht steigerungsfähige Belastung der untersten Klassen durch Kopfsteuer und Salzsteuer beseitigt und die Ablösungszahlungen der Bauern für das ihnen überlassene Land ermäßigt; dafür wurde die indirekte Besteuerung der entbehrlicheren Verbrauchsgegenstände, vor allem des Branntweins, dann des Tabaks, Zuckers, Mineralöls und der Zündhölzer, beträchtlich ergiebiger gestaltet, ebenso der Ertrag der Eingangszölle; die Besteuerung der

Digitized by

gewerbetreibenden Klassen, des Handels und Verkehrs und des beweglichen Eigentums erfuhr, um die Entwicklung von Industrie und Handel nicht zu hemmen, nur eine mäßige Steigerung; dagegen wurden namentlich der gewaltige Domänenbesitz, die Eisenbahnen und die sonstigen Eigenbetriebe des Staates in den Dienst der Finanzpolitik eingestellt. Auf der anderen Seite wurde mit großer Strenge an dem Grundsatz festgehalten, daß die sämtlichen ordentlichen Ausgaben ihre Deckung in den ordentlichen Einnahmen zu finden hätten, und daß womöglich noch ein beträchtlicher Teil der außerordentlichen Ausgaben — statt aus neuen Anleihen — aus Überschüssen des ordentlichen Etats geleistet werden sollte. Dabei hat eine wesentliche Entlastung des außerordentlichen Etats dadurch stattgefunden, daß durch ein Gesetz vom 4. Juni 1894 die gesamten Kosten der Unterhaltung der Eisenbahnen, der Erneuerung des rollenden Materials, der Hafenarbeiten, der Neubewaffnung usw. auf den ordentlichen Etat überwiesen wurden; nur die Kosten der Neubauten von Eisenbahnen und der Neubeschaffung von rollendem Material wurden auf dem außerordentlichen Etat belassen.

Die Früchte dieser Finanzpolitik waren, daß in der Tat vom Jahre 1888 an das Defizit aus dem russischen Staatshaushalt verschwand und an seine Stelle allmählich zu beträchtlicher Höhe anwachsende Überschüsse traten, obwohl die zur Bewältigung der von dem Staate zu erfüllenden Aufgaben erforderlichen Summen ganz gewaltig angeschwollen sind.

Es betrugen (in Millionen Rubel):

	Die ordentlichen Einnahmen:	Die ordentlichen Ausgaben:	Das Defizit:	Der Überschuß:
Im Jahre 1883	700,4	723,6	23,2	—
" " 1887	820,4	842,0	21,6	—
" " 1888	873,6	837,0	—	36,6
" " 1892	964,7	952,6	—	12,1
" " 1897	1416,7	1229,0	—	187,7
" " 1902	1905,4	1655,4	—	250,0
" " 1903	2032,5	1722,9	—	309,6

Wenn für das Jahr 1904 die Einnahmen auf 1980,1 Millionen Rubel, die Ausgaben auf 1966,5 Millionen Rubel, der Überschuß mithin nur auf 13,6 Millionen Rubel veranschlagt sind, so ist dabei zu berücksichtigen, daß die russischen Voranschläge in den letzten Jahren durchweg mit so großer Vorsicht aufgestellt worden sind, daß das schließliche Resultat nicht unbeträchtliche Mehreinnahmen und Minderausgaben aufwies, wie die folgende Vergleichung für die Jahre 1902 und 1903 zeigt:

Millionen Rubel:

	Einnahmen:		Ausgaben:		Überschuß:	
	nach dem Anschlag:	nach dem Kassenabschluß:	nach dem Anschlag:	nach dem Kassenabschluß:	nach dem Anschlag:	nach dem Kassenabschluß:
Im Jahre 1902:	1800,8	1905,4	1775,9	1655,4	24,9	250,0
" " 1903:	1897,0	2032,5	1880,4	1722,9	16,6	309,6

Nach der oben mitgeteilten Übersicht sind von 1883 bis 1903 die ordentlichen Ausgaben des russischen Staats auf nahezu das $2^1/_2$fache, die ordentlichen Einnahmen auf nahezu das Dreifache gestiegen. Das Anwachsen der Ausgaben ist, wie die Gegenüber-

stellung der wichtigsten Ausgabeposten für die Jahre 1886 und 1904 ergibt, in erster Linie bedingt durch die Entwicklung der staatlichen Verkehrsunternehmungen und durch die (beim Finanzministerium verbuchten) Kosten des Branntweinmonopols; ferner durch die Ausgaben für Heer und Flotte, zum Teil auch durch die steigenden Kosten der allgemeinen Verwaltung. Dagegen ist es ganz besonders bemerkenswert, daß die Ausgaben für den Dienst der Staatsschuld eine nur unbeträchtliche Steigerung erfahren haben, ein Umstand, der später noch eingehend zu erörtern ist.

Die ordentlichen Ausgaben Rußlands im Jahre 1886 und nach dem Anschlag für 1904.*)

(In Millionen Rubel.)

	1886:	1904:	Zunahme: Betrag:	Prozent:
Dienst der Staatsschuld	264,5	289,3	24,8	9
Kriegsministerium	212,7	360,8	148,1	70
Marine	44,6	113,6	69,0	155
Finanzministerium	116,4	372,1	255,7	219
Verkehrswesen	25,7	473,3	447,6	1742
Ministerium des Innern	71,7	114,7	43,0	60
Justiz	20,3	51,1	30,8	152
Landwirtschaft	22,5	49,8	27,3	121
Volksaufklärung	21,2	43,7	22,5	106
Gesamtausgaben	832,3	1966,5	1134,2	136

In welchem Maße die steigenden Ausgaben ihrerseits durch die Entwicklung der wichtigsten Einnahmezweige ihre Deckung gefunden haben, ergibt die folgende Übersicht:

In Millionen Rubel:

	1886:	1904:	Zunahme: Betrag:	Prozent:
Personal-, Grund- und Forststeuern	80,1	49,0	— 31,0	— 38
Gewerbesteuer	28,0	67,5	39,5	141
Kapitalrentensteuer	10,0	18,6	8,6	86
Summe der direkten Steuern	118,1	135,1	17,0	14
Verbrauchsabgabe von Getränken (einschließlich Spiritusmonopol)	237,0	553,2	316,2	133
Verbrauchsabgaben auf Zucker, Tabak, Mineralöl, Zündhölzer	35,1	164,8	129,7	370
Zölle	102,7	228,5	125,8	122
Summe der Verbrauchssteuern	374,8	946,5	571,7	153
Gebühren	48,6	103,6	55,0	113
Land- und forstwirtschaftliche Betriebe des Domaniums	24,3	83,5	59,4	244
Staatseisenbahnen	12,7	447,4	434,7	3423
Post, Telegraph, Telephon	25,5	60,0	36,5	143
Gesamteinnahmen	770,5	1966,5	1196,0	155

*) In dieser Übersicht sowie in der folgenden über die Einnahmen sind die Zahlen für 1886 entnommen aus Raffalovich: »Le Marché financier en 1895/96«, S. 281 und 283; die Zahlen für 1904 sind entnommen aus dem Budgetbericht des russischen Finanzministers für 1904.

Digitized by Google

Die erheblichen Überschüsse, die der russische Staatshaushalt seit dem Jahre 1888 abwarf, haben Rußland in den Stand gesetzt, in den letzten 1½ Jahrzehnten die gewaltigen Lasten seiner expansiven asiatischen Politik zu tragen; gleichzeitig dienten sie — in Verbindung mit anderen günstigen Verhältnissen — direkt und indirekt der Ordnung und Konsolidierung der Staatsschuld sowie der Ersetzung der Papierwährung durch eine Goldwährung.*)

Soweit die Überschüsse zur Deckung außerordentlicher Ausgaben verwendet wurden, halfen sie die Aufnahme neuer Anleihen zu beschränken und den bereits vorhandenen Schulden ein Aktivvermögen gegenüber zu setzen. Daneben aber stellte die günstige Gestaltung der russischen Finanzwirtschaft den schwer erschütterten Kredit Rußlands auf den westeuropäischen Geldmärkten wieder her und gestattete daher Rußland, für die Erleichterung der ihm aus seiner Schuld erwachsenden finanziellen Belastung aus der in der zweiten Hälfte der 80er und der ersten Hälfte der 90er Jahre eingetretenen starken Senkung des Zinsfußes erheblichen Nutzen zu ziehen. Dazu kam die politische Annäherung an Frankreich, die der russischen Finanzverwaltung den guten Willen des französischen Kapitals in einem nie geahnten Umfang zur Verfügung stellte.

Die Wirkung dieser Verhältnisse zeigte sich in einer erheblichen Besserung des Kursstandes der russischen Staatspapiere. Die 4prozentigen russischen Goldanleihen bewegten sich noch im Jahre 1880 auf einem Kursstand von ungefähr 75; Ende 1895 standen sie auf 97⅞, und vom Ende des Jahres 1897 haben sie sich meist auf oder über der Parität gehalten; ja im Jahre 1899 erreichte der Stand der russischen 3½prozentigen und 3prozentigen Goldanleihen bis auf die Bruchteile eines Prozentes den Kurs der mit der gleichen Verzinsung ausgestatteten deutschen Reichsanleihen. Ende Juli 1899 stand die 3½prozentige deutsche Reichsanleihe in Berlin auf 100,10, die 3½prozentige russische Goldanleihe auf 99,80, die 3prozentige deutsche Reichsanleihe auf 90, die 3prozentige russische Anleihe auf 89,70.**)

Die günstige Gestaltung der Dinge wurde von Rußland benutzt, um durch eine Reihe umfangreicher Konversionen die seinem Budget aus der vorhandenen Schuld erwachsende Belastung erheblich zu vermindern. Allein in den Jahren 1889 bis 1892 wurde ein Nominalkapital von 1667 Millionen Rubel (Kredit) konvertiert, und zwar vorwiegend Goldanleihen. Im Jahre 1894 wurden 5prozentige Papieranleihen im Betrage von mehr als 1 Milliarde Rubel in 4prozentige ewige Rente umgewandelt.

*) Der Bericht des Finanzministers an den Kaiser über das Reichsbudget für 1901 sagt darüber folgendes: „Die vorwiegend aus Einnahmeüberschüssen im Ordinarium entstandenen Reservemittel haben es ermöglicht, den Bau der sibirischen Bahn fast zu vollenden; mit ihrer Hilfe wurde unsere Kriegsflotte durch neue Schiffe verstärkt und die Umbewaffnung der Armee durchgeführt; aus ihnen konnte zweimal im Laufe des letzten Jahrzehnts dem Volke Beistand geleistet werden, als es durch Mißernten in Not geraten war. Dieselben Ersparnisse haben uns ferner die Möglichkeit gewährt, unsere Währungsverhältnisse durch die Entrichtung der unverzinslichen Schuld an die Reichsbank für die im Interesse des Staatsschatzes emittierten Kreditbillette völlig zu ordnen. Schließlich sind im abgelaufenen Jahre aus jenen Reservemitteln auch die ganz außergewöhnlichen und sehr beträchtlichen, durch die Ereignisse in Ostasien verursachten Ausgaben bestritten worden. Ohne diese Mittel wären wir gezwungen gewesen, zu einer Anleihe zu schreiten, und zwar bei der gegenwärtigen Lage des Geldmarktes unter gewiß recht drückenden Bedingungen."

**) Vergl. v. Schulze-Gävernitz, a. a. O. S. 553.

Digitized by Google

In den folgenden Jahren wurden diese Konversionen fortgesetzt und daneben Konversionen der hochverzinslichen Obligationen von verstaatlichten Eisenbahnen und von staatlichen Bodenkreditinstituten vorgenommen. Infolge dieser Operationen hat sich der durchschnittliche Zinsfuß der russischen Staatsschuld von 4,8 Prozent Anfang 1887 auf 3,8 Prozent Anfang 1902 ermäßigt. Allerdings ist durch die Konversionen selbst das Nominalkapital der russischen Staatsschuld etwas erhöht worden, da sich Rußland bei den Umwandlungen meist mit unter der Parität zurückbleibenden Kursen zufrieden geben mußte. Ferner konnten natürlich die seit dem Ende der 80er Jahre von Rußland gemachten außerordentlichen Aufwendungen, namentlich für die Eisenbahnverstaatlichung und den Eisenbahnbau, nur zu einem Teil aus den Überschüssen des ordentlichen Etats gedeckt werden, für den anderen Teil war die Aufnahme neuer Anleihen erforderlich, so daß die Gesamtsumme der russischen Staatsschuld sich gegenüber dem Stand in der zweiten Hälfte der 80er Jahre nicht unerheblich vermehrt hat. Die Gesamtschuld Rußlands betrug:

Anfang 1887	4973	Millionen Rubel,
= 1892	5389	= =
= 1902	6480	= =
= 1904	6636	= =

Dabei ist in den Zahlen für die Jahre 1887 und 1892 die unverzinsliche Schuld für die emittierten Kreditbillette inbegriffen, die durch die Währungsreform beseitigt worden ist. Die verzinsliche Schuld stellte sich für Anfang 1887 auf etwa 4360 Millionen Rubel, für Anfang 1892 auf 4752 Millionen Rubel. Die verzinsliche Schuld ist mithin von Anfang 1887 bis Anfang 1904 um mehr als 50 Prozent, die Gesamtschuld um etwa 25 Prozent gewachsen.

Die gewaltige Besserung der russischen Finanzverhältnisse kommt jedoch darin zum Ausdruck, daß einmal die für den Dienst der Staatsschuld aufzuwendenden Summen nicht entfernt im Verhältnis des Nominalbetrags der Schuld gestiegen sind und daß ferner das der Staatsschuld gegenüberstehende Aktivvermögen des Staates und die aus diesem fließenden Einkünfte sich in beträchtlich stärkerem Maße als der Nominalbetrag der Schuld gesteigert haben.

Das jährliche Erfordernis für den Dienst der Staatsschuld betrug für die oben der Vergleichung zugrunde gelegten Jahre:

1887	280,9	Millionen Rubel,
1892	243,2	= =
1902	286,5	= =
1904	289,3	= =

Bei der Gegenüberstellung der Jahre 1887 und 1904 ist allerdings zu berücksichtigen, daß der Dienst der Staatsschuld im Jahre 1887 einen ausnahmsweise hohen Betrag beanspruchte, da der Goldkurs des Rubels in jenem Jahr, hauptsächlich auf Grund politischer Befürchtungen, ein ungewöhnlich niedriger war.*) Infolgedessen war eine größere Summe in russischen Papierrubeln, auf denen der Staatshaushalt

*) Der Durchschnittskurs des Rubels in Berlin war 1887 nur 181½ gegen 212 in den vorhergegangenen 10 Jahren und gegen 189½ im Jahre 1888, 214½ im Jahre 1889 und 235½ im Jahre 1890.

Digitized by Google

basierte, notwendig, um den gleichen Betrag in Goldgeld für den Dienst der russischen Goldanleihen zu beschaffen. Der Aufwand für den Anleihedienst betrug 1886 nur 264,5, 1888 266,2 Millionen Rubel, blieb also in beiden Jahren nicht unerheblich hinter dem Aufwand des Jahres 1887 zurück.

Ferner ist zu beachten, daß die Umwandlung von Anleihen, die nach einem bestimmten Tilgungsplane zu amortisieren sind, in unkündbare Renten denjenigen Teil des jährlichen Aufwandes für die Staatsschuld, der auf die Amortisation entfällt, nicht unerheblich vermindert hat. So kamen im Jahre 1888 von dem Gesamtaufwand 53 Millionen Rubel auf die Amortisation und 213,2 Millionen Rubel auf die Zinsen, während der Voranschlag für das Jahr 1904 nur 24,3 Millionen Rubel für die Amortisation und 264,5 Millionen Rubel für die Verzinsung der Staatsschuld vorsieht. Die reinen Zinsen haben mithin um etwa 50 Millionen Rubel = 24 Prozent zugenommen, während sich die verzinsliche Staatsschuld gleichzeitig um 50 Prozent vermehrt hat.

So klar die durch die Konvertierungen geschaffene Zinsersparnis zutage liegt, so schwer ist eine exakte Berechnung des der Staatsschuld gegenüberstehenden produktiven Staatsvermögens und der sich aus diesem ergebenden Einnahmen. Bei der ausgedehnten Beteiligung des russischen Staats an industriellen, Bank- und Verkehrsunternehmungen und bei der Größe des land- und forstwirtschaftlichen Domaniums, dessen Wert und Wertsteigerung buchmäßig überhaupt nicht zu schätzen ist, wird man sich damit begnügen müssen, bestimmte mit der Staatsschuld in unmittelbarem Zusammenhang stehende Teile des Staatsvermögens und der Staatseinnahmen zu einer Vergleichung mit der Entwicklung der Staatsschuld heranzuziehen.

Eine solche Aufstellung findet sich in dem Budgetbericht des Finanzministers für das Jahr 1902, und zwar für den 10jährigen Zeitraum vom 1. Januar 1892 bis zum 1. Januar 1902. Sie gibt folgendes Bild (in Millionen Rubel):

Gesamtschuld des Reichsschatzes:

	Zum 1. Januar 1892:	Zum 1. Januar 1902:
Staatsanleihen	4731,6	6479,8
Unverzinsliche Schuld für die emittierten Kreditbillette	636,9	—
Schulden an verschiedene Institutionen und Personen	20,7	17,5
Zusammen	5389,2	6497,3

Vermögensanlagen des Reichsschatzes und sichere Schuldforderungen:

	Zum 1. Januar 1892:	Zum 1. Januar 1902:
Staatsbahnen	950,5	3551,6
Schuldforderungen an Privatbahnen aus der Realisation ihrer Baukapitalien	984,5	563,2
Schuldforderungen an Eisenbahngesellschaften in betreff der Garantiezahlungen	118,5	—
Schuldforderungen, die keine Beziehungen zu den Eisenbahnen haben	309,4	500,0
Zusammen	2362,9	4614,8

Digitized by Google

Der Überschuß der Staatsschuld über die oben angeführten Aktiva stellte sich mithin

am 1. Januar 1892	auf	3026,3 Millionen Rubel,
= 1. Januar 1902	=	1882,5 = =
Verminderung		1143,8 Millionen Rubel.

Die Erläuterungen zu dieser Übersicht betonen, daß der obere Teil der Tabelle die vollständigen Beträge der Verschuldung des Reichsschatzes enthält, während der untere Teil bei weitem nicht den Gesamtbestand des Vermögens und der Schuldforderungen des Reichsschatzes umfasse. Abgesehen von allen ertraglosen staatlichen Anlagen, wie Festungen, Gebäuden, Kriegsschiffen usw., sei eine große Anzahl produktiver Kapitalanlagen nicht aufgeführt; so z. B. die Aufwendungen für die Häfen (insgesamt über 87 Millionen Rubel in den 10 Jahren), die Staatsfabriken und staatlichen Hüttenbetriebe, die Grundbesitzgefälle und Forsten. Ebensowenig sei die Ablösungsschuld eingerechnet, obwohl anderseits in der Summe der Staatsanleihen die Schuldverbindlichkeiten des Reichsschatzes in betreff der Ablösungsoperationen mitenthalten sind. Neben den Eisenbahnen und Schuldforderungen an Eisenbahnen seien als Forderungen des Reichsschatzes für 1892 nur die Schuldverbindlichkeiten fremder Staaten und für 1902 außerdem noch die Forderungen der ehemaligen Gegenseitigen Bodenkreditgesellschaft für die vom Reichsschatz übernommenen Pfandbriefe dieser Gesellschaft berücksichtigt.

Die Berechnung steht in hinreichender Übereinstimmung mit der Tatsache, daß der Überschuß des ordentlichen Etats, der ja in der Hauptsache für die Deckung der außerordentlichen Ausgaben für die Erweiterung des Eisenbahnnetzes Verwendung fand, in den 10 Jahren 1892 bis 1901 den Betrag von 1 Milliarde Rubel überstiegen hat.

Eine ähnliche Berechnung findet sich für den 15jährigen Zeitraum vom 1. Januar 1887 bis zum 1. Januar 1902 in dem „Bulletin Russe de Statistique financière“, 1901. Diese Aufstellung zieht bei der Berechnung des der Staatsschuld gegenüberstehenden Aktivvermögens die Forderungen an fremde Staaten nicht in Betracht, rechnet aber dafür die Ablösungszahlungen der Bauern und das vom Staat in der russischen Reichsbank investierte Kapital mit ein. Sie kommt dabei für das Jahr 1887 auf ein Aktivvermögen von etwa 1300 Millionen Rubel, für das Jahr 1902 von etwa 5140 Millionen Rubel. Das würde einen Überschuß der Staatsschuld über das genannte Aktivvermögen ergeben von rund 3,7 Milliarden Rubel für 1887 und von rund 1,35 Milliarden Rubel für 1902.

In diesen Berechnungen stellt der Ansatz für den Wert der Staatseisenbahnen immerhin einen Faktor von problematischem Wert dar, wenn auch die enorme Zunahme dieses Wertes nicht geleugnet werden kann in Anbetracht der Tatsache, daß die Streckenlänge der Staatsbahnen sich am 1. Januar 1887 auf 4400 km, am 1. Januar 1902 dagegen auf 30 000 km belief. Einen einwandsfreien Überblick über das Verhältnis von Staatsschuld und produktivem Staatsvermögen gibt die Gegenüberstellung der Erfordernisse für den Dienst der Staatsschuld und des Reinertrages aus dem Staatsvermögen. Der Budgetbericht für 1902 enthält eine solche Vergleichung für die Jahre 1892 und 1900. Nach dieser betrugen:

Digitized by Google

	im Jahre 1892	im Jahre 1900
	Millionen Rubel	
Der Reinertrag der Staatsbahnen und die Zahlungen der Privatbahnen	55,4	139,0
Der Reinertrag der Forsten	10,5	45,6
Zusammen . . .	66,9	184,6
Der Aufwand für den Anleihedienst . .	243,2	275,3
Aus anderen Einnahmequellen blieben mithin für den Anleihedienst zu decken . .	176,3	90,7

Auch wenn man berücksichtigt, daß innerhalb des bezeichneten Zeitraums der Anleihedienst eine gewisse Entlastung durch die Verminderung der Amortisation erfahren hat, bleiben diese Zahlen ein beredtes Zeugnis für die außerordentliche Kräftigung der russischen Staatsfinanzen.

Gewissermaßen im Brennpunkt aller auf eine Konsolidierung der russischen Finanzverhältnisse hinzielenden Maßnahmen stand die russische Währungsreform, deren Ziel die Ersetzung eines enormen Umlaufs uneinlösbaren Papiergeldes durch eine auf gesicherter Grundlage beruhende Goldwährung war. Die Währungsreform galt einerseits den russischen Finanzministern von der Zeit Bunges an mit Recht als die unerläßliche Voraussetzung für eine dauernde Ordnung der russischen Staatsfinanzen und eine dauernde Befestigung des russischen Staatskredits, anderseits war die Währungsreform selbst, die Ersetzung des uneinlösbaren Papiergeldes durch Goldgeld, nur möglich vermittels jener planmäßigen und strengen Finanzwirtschaft, mit deren Durchführung wir uns in den vorstehenden Ausführungen beschäftigt haben.

Die rein volkswirtschaftlichen Gründe, die für Rußland die Zurückführung des Geldwesens auf eine metallische Grundlage, und zwar auf dieselbe Grundlage, auf der das Geldwesen der westeuropäischen Länder aufgebaut ist, notwendig machten, können hier nicht im einzelnen erörtert werden. Es sei nur hervorgehoben, daß Rußland der nur durch die Goldwährung erreichbaren Stabilität der Wechselkurse auf die westeuropäischen Länder bedurfte, um seinen Handel mit den Goldwährungsländern, vor allem seine große Getreideausfuhr, von der Störung durch die fortgesetzten Schwankungen des Rubelkurses zu befreien.*) Insbesondere aber war die Festlegung des Rubelkurses auf dem Boden der Goldwährung erforderlich, um das Kapital der vorgeschrittenen westeuropäischen Länder in größerem Umfange für die Aufschließung und Nutzbarmachung der großen wirtschaftlichen Hilfsquellen Rußlands verfügbar zu machen. Das Kapital scheut bei der Investierung in fremden Ländern nichts mehr als unsichere Valutaverhältnisse. Solange die

*) In einem Aufsatz über „Außenhandel und Valutaschwankungen" (Schmollers Jahrbuch XXI, 2) abgedruckt in meinen „Studien über Geld- und Bankwesen", 1900, habe ich nachgewiesen, wie von der Mitte der 80er bis zur Mitte der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts regelmäßig eine günstige russische Ernte und daraus folgende starke Getreideausfuhr den Rubelkurs hob und auf diese Weise bewirkte, daß die russischen Produzenten und Händler für den gleichen Preis in dem Geld ihrer auswärtigen Abnehmer einen geringeren Erlös in Rubeln erzielten. Die schwankende Papiervaluta hat mithin für den wichtigsten russischen Exportartikel die Ausnutzung günstiger Ernte- und Weltmarktskonjunkturen beträchtlich erschwert.

Digitized by Google

Geldgeber fürchten müssen, daß sie an dem Kurs der von ihnen ausgeliehenen oder in Unternehmungen investierten Kapitalien mehr verlieren, als ihnen an Zins oder Unternehmergewinn in Aussicht steht, lassen sie sich zu solchen Investierungen überhaupt nicht oder nur zu sehr viel härteren Bedingungen herbei. In der Tat hat die im Verlauf der Währungsreform durchgeführte Festlegung des Rubelkurses die Wirkung gehabt, daß in der zweiten Hälfte der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts ein enormer Zufluß privater Kapitalien aus dem Auslande nach dem russischen Reiche zur Investierung in industriellen und anderen Unternehmungen stattfand.

Für die Staatsfinanzen war ein analoger Gesichtspunkt von ausschlaggebender Bedeutung. Der russische Staat konnte im Ausland Anleihen, die auf Papierrubel lauteten, entweder überhaupt nicht unterbringen oder nur zu einem Zinssatz, der für den ausländischen Gläubiger das Risiko der Schwankungen des Rubelkurses einigermaßen deckte. Diese Tatsache war der Grund dafür, daß Rußland in den westeuropäischen Staaten so gut wie ausschließlich Goldanleihen zur Begebung brachte, aber für diese hatte der Staat selbst das volle Valutarisiko zu tragen. Für den Dienst dieser Goldanleihen hatte der russische Staat Jahr für Jahr einen bestimmten Betrag in Goldgeld bereitzustellen, während die Einnahmen des Staates in Papierrubeln eingingen. Je niedriger der Kurs des Rubels war, desto mehr Rubel waren zur Beschaffung des Anleiheerfordernisses aufzuwenden, und ein desto größerer Teil der Staatseinnahmen wurde durch den Anleihedienst absorbiert. Bei der Größe der russischen Goldverpflichtungen bedeutete ein Rückgang des Rubelkurses um Pfennige für die russischen Finanzen einen Mehraufwand von Millionen. Schon in Friedenszeiten erschwerten mithin die Valutaschwankungen eine zutreffende Veranschlagung der Ausgaben und damit die ordnungsmäßige Führung des Staatshaushalts. Besonders fühlbar machen mußten sich aber diese Nachteile der Papierwährung in Zeiten politischer Beunruhigung oder gar im Kriegsfall, also zu Zeiten, in denen die sich aus dem Valutarückgang ergebende Mehrbelastung des Staatshaushalts ganz besonders unerwünscht und bedenklich ist. Der oben erwähnte scharfe Kursrückgang des Rubels im Jahre 1887 und noch mehr die starke Entwertung der russischen Valuta, die während des russisch-türkischen Krieges in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts eingetreten war, hatten klar genug gezeigt, welche Beeinträchtigung eine Papierwährung gerade für die finanzielle Kriegsbereitschaft bedeutet: die Aufrechterhaltung des Dienstes der alten Anleihen wird erschwert und damit der Staatskredit in Frage gestellt in dem Augenblick, in dem der Staat sich genötigt sieht, mit neuen großen Kreditansprüchen an den Geldmarkt heranzutreten.

Aber die Erschwerung der Aufnahme von Anleihen im kritischen Moment ist nicht der einzige Punkt der Schwäche in der finanziellen Kriegsbereitschaft, den die Papierwährung mit sich bringt. Es kommt vielmehr hinzu, daß ein metallischer Geldumlauf und die metallische Deckung der etwa ausgegebenen Noten in sich selbst eine außerordentlich wichtige Reserve gerade für den Kriegsfall bedeuten. Auf Grund dieser metallischen Reserve kann zunächst zugunsten des Staates die Ausgabe papierner Zahlungsmittel innerhalb gewisser Grenzen ohne Gefährdung der Valuta gesteigert werden, während dort, wo eine Papierwährung besteht, jede Neuausgabe von Papiergeld

Digitized by Google

die Valutaentwertung zu verschärfen geeignet ist; schließlich kann in Goldwährungsländern, wenn die andern Mittel der Geldbeschaffung versagen, die metallische Reserve selbst in Anspruch genommen werden. Auch wenn auf diese Weise die metallische Währung den Kriegsbedürfnissen geopfert wird, so sichert sie doch demjenigen Staate, der beim Kriegsausbruch in ihrem Besitze ist, einen höchst wertvollen Vorsprung vor einem Lande mit Papierwährung.

Zweifellos sind gerade diese sich auf den Kriegsfall beziehenden Erwägungen unter den Gründen, die für die Einführung der Goldwährung in Rußland bestimmend waren, ganz besonders schwer ins Gewicht gefallen und haben darüber hinaus die Veranlassung gegeben, daß die Leiter des russischen Finanzwesens die neue Goldwährung auf einer ganz besonders soliden Grundlage errichtet haben. Mit Recht bezeichnet deshalb v. Schulze-Gävernitz die Währungsreform als die finanzpolitische Seite von Rußlands Weltpolitik.*)

Die Einzelheiten der technischen Durchführung der Währungsreform können hier natürlich nicht erörtert werden. Das Problem der Reform bestand darin, daß der russische Staat das enorme unverzinsliche Darlehen, das er in Kreditbilletten aus der Bank entnommen hatte, an die Bank zurückzahlte, um die Bank dadurch zu der Wiederaufnahme und Aufrechterhaltung der Einlösung der von ihr ausgegebenen Geldzeichen instandzusetzen. Diese unverzinsliche Schuld des Staates an die Bank hat zeitweise über eine Milliarde Rubel betragen und ist von Beginn der 80er Jahre an bis zum Jahre 1900 allmählich zurückgezahlt worden, und zwar teils in Kreditbilletten, durch deren Rückgabe die Emission der Bank vermindert wurde, teils in Gold, durch das auf der einen Seite der Einwechslungfonds der Bank eine Erhöhung erfuhr, auf der andern Seite die Kreditbillette im freien Umlauf ersetzt wurden. Daneben hat der russische Staat sich bei der Bank durch die Einzahlung von Gold ein sehr beträchtliches Guthaben geschaffen.

Die Wandlungen, die auf diesem Wege im russischen Geldwesen herbeigeführt worden sind, kommen in folgenden Zahlen zum Ausdruck:

	Ausgabe von Kreditbilletten	Goldbestand in Reichsbank und Reichsschatz	Goldmünzen im Verkehr
		Millionen Rubel.	
1881	1133,5	170	—
1887	1046	211,5	—
Herbst 1892	1100	905,5	—
Anfang 1898	905,5	1328,3	149,3
Ende 1900	552,3	807,8	684,5
Ende 1903	584,0	1058,0	787,1

Während diese tatsächliche Umwandlung des russischen Geldwesens im Gange war, hat der Finanzminister v. Witte zunächst vom Jahre 1894 an mittels der im Ausland geschaffenen Goldguthaben den Kurs des Rubels innerhalb enger Grenzen reguliert. Dann war ein neuer Goldrubel geschaffen worden, der auf Grund seines Metallgehaltes einem Werte von 2,16 Reichsmark entspricht, ein Kurs, der mit dem

*) A. a. O., S. 462.

Digitized by Google

durchschnittlichen Kurs des Rubels in den Jahren 1876 bis 1895 ungefähr übereinstimmt. Die Silbermünzen wurden durch die Beschränkung ihrer Zahlungskraft auf Beträge bis zu 25 Rubel zu Scheidemünzen gemacht. Der Reichsbank wurde die Verpflichtung auferlegt, die von ihr ausgegebenen Kreditbillette auf Verlangen der Inhaber zu ihrem Nennwert gegen Gold einzulösen. Auf dieser Grundlage ist die Goldwährung durch den Ukas vom 7./19. Juni 1899 zu ihrem gesetzlichen Abschluß gebracht worden.

Im Zusammenhang mit der Währungsreform erhielt die russische Reichsbank eine neue Verfassung, durch die vor allem ihr Recht der Notenausgabe im Interesse der Erhaltung der Goldwährung einer strengen Beschränkung unterworfen wurde: Solange der Betrag der emittierten Kreditbillette 600 Millionen Rubel nicht übersteigt, darf die Golddeckung nicht weniger als die Hälfte des Gesamtbetrages der ausgegebenen Kreditbillette betragen; über die Summe von 600 Millonen Rubel hinaus müssen die Kreditbillette voll gedeckt sein. Für die Beurteilung der finanziellen Unterstützung, welche die Bank dem Staate für die Zwecke des Krieges gewähren kann, ist diese Vorschrift von großer Wichtigkeit. In Anbetracht der großen Zahlungsverpflichtungen Rußlands an das Ausland und zum Zweck der gelegentlichen Einwirkung auf die auswärtigen Wechselkurse hält die Bank einen Teil der Golddeckung in der Form von Goldwechseln auf das Ausland in ihrem Portefeuille und in Goldguthaben bei ausländischen Banken. In welchem Maße durch den Barbestand der russischen Reichsbank, ihre Wechsel auf das Ausland und ihre bei ausländischen Banken stehenden Guthaben die Einlösung der Kreditbillette und damit die Aufrechterhaltung der Goldwährung gesichert ist, wie groß andrerseits die in dem Goldbestand der Bank vorhandene letzte Reserve für die Geldbedürfnisse des Krieges ist, geht aus folgenden Zahlen hervor: *)

Im Durchschnitt des Jahres 1903 betrug der Notenumlauf der russischen Reichsbank 580 Millionen Rubel. Der Barvorrat in den Kassen der Bank bezifferte sich auf 803,5 Millionen Rubel, davon 724,3 Millionen Rubel in Gold, 79,2 Millionen Rubel in Silbergeld; dazu kamen an Goldwechseln auf das Ausland und an Goldguthaben im Ausland 79,4 Millionen Rubel. Das ergibt eine Notendeckung von insgesamt 882,9 Millionen Rubel oder eine Überdeckung des Notenumlaufs um 52,2 v. H. In seiner absoluten Höhe wurde der Goldbestand der russischen Reichsbank (Wechsel und Guthaben eingerechnet) im Jahre 1903, 803,7 Rubel = 1736,1 Mark, nur von demjenigen der Bank von Frankreich, der sich auf etwas über 2 Milliarden Mark bezifferte, übertroffen; dagegen war er mehr als doppelt so hoch wie derjenige der Bank von England (703 Millionen Mark) und der Reichsbank (etwa 650 Millionen Mark). Freilich sind bei der russischen Reichsbank die dem Barvorrat außer den Noten gegenüberstehenden sonstigen täglich fälligen Verbindlichkeiten außerordentlich hoch. Allein die täglich fälligen öffentlichen Guthaben beliefen sich im Durchschnitt des Jahres 1903 auf 519,3 Millionen Rubel, die Gesamtheit der täglich fälligen Guthaben stellte sich auf 633,3 Millionen Rubel. Trotzdem ergab sich für Noten und täglich fällige fremde Gelder eine Bardeckung von 72,8 v. H., dasselbe Deckungs-

*) Die Angaben sind der den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik beigegebenen „Volkswirtschaftlichen Chronik" entnommen, Jahrgang 1903, S. 692.

Digitized by Google

verhältnis, wie es bei der Bank von Frankreich bestand, während die Reichsbank nur eine Deckung von 52,3 v. H., die Bank von England gar nur eine solche von 43,55 v. H. aufzuweisen hatte.

Nirgends treten die Erfolge der russischen Finanzpolitik der letzten zwei Jahrzehnte deutlicher in Erscheinung als in der breiten und soliden Währungsgrundlage, mit der Rußland in den Krieg eingetreten ist.

Freilich kann die finanzielle Situation eines Staates gründlich nur beurteilt werden im Zusammenhang mit seinen wirtschaftlichen Verhältnissen. Insbesondere gegenüber Rußland ist oft genug dem Gedanken Ausdruck gegeben worden, daß es der Finanzkunst seiner Staatsmänner gelungen sei, in ihren Voranschlägen und Haushaltsübersichten ein trügerisches Bild hervorzuzaubern, das in einem völligen Widerspruch zu der ökonomischen Lage des russischen Reiches stehe. Dem gegenüber hat gerade der Finanzminister v. Witte stets den Zusammenhang von Volkswirtschaft und Staatsfinanzen betont; er hat schon in seinem Budgetbericht von 1896 gesagt, die Finanzkunst sei keine Magie, und noch niemand habe bisher das Geheimnis entdeckt, aus einer im Verfall begriffenen Volkswirtschaft eine finanzielle Prosperität von einiger Dauer entstehen zu lassen. Die Tatsache besteht jedenfalls, daß die auf die Konsolidierung der Staatsfinanzen gerichtete Politik mit ihrer enormen Steigerung der Einnahmen und ihren dauernden Überschüssen sich seit nahezu zwei Jahrzehnten hat durchführen lassen, obwohl in jenem Zeitraum oft genug widrige Verhältnisse die russische Volkswirtschaft schwer geschädigt und das finanzielle System auf eine harte Probe gestellt haben, vor allem eine Reihe von Mißernten und von 1899 an eine schwere industrielle Krisis. Gewiß hat die Steigerung der Einnahmen und die Erzielung von Überschüssen der russischen Volkswirtschaft schwere Opfer auferlegt, die namentlich in ungünstigen Zeiten hart empfunden wurden. Aber diese Opfer wurden nicht zum wenigsten im Interesse der Zukunft der russischen Volkswirtschaft selbst gebracht: die Konsolidierung der Staatsschuld hat — abgesehen von der durch sie bewirkten Entlastung der Steuerzahler — in Verbindung mit der Währungsreform der russischen Volkswirtschaft die Heranziehung des für ihre Entwicklung benötigten Kapitals aus den westlichen Ländern ganz außerordentlich erleichtert; der Ausbau des Eisenbahnnetzes stellt für die russische Volkswirtschaft, namentlich für den Getreideexport und die Verteilung des Getreides im Innern des gewaltigen russischen Reiches selbst, einen Vorteil von gar nicht abzuschätzender Bedeutung dar; die Begünstigung und Unterstützung der gewerblichen Produktion hat die Anfänge einer nationalen Fabrikindustrie schaffen helfen. Wenn auch für die Gegenwart die Lasten einer solchen Politik mehr hervortreten mögen als ihre erst allmählich heranreifenden Früchte, so sind diese Lasten doch auch in den letzten Jahrzehnten nicht so groß gewesen, daß sie einen entschiedenen Fortschritt der russischen Volkswirtschaft verhindert hätten. Es sei insbesondere auf die erstaunliche Entwicklung der russischen Montanindustrie und Textilindustrie hingewiesen.

Über die Entwicklung der Produktionskraft einiger wichtiger Industriezweige während der 20 Jahre 1877 bis 1897 gibt der Budgetbericht des Finanzministers an den Zaren für 1900 folgende Zahlen:

Digitized by Google

	Produktion in Millionen Rubeln:			
	1877	1887	1892	1897
Verarbeitung von Textilstoffen . . .	297,7	464,2	581.6	946,3
» » Nahrungsstoffen .	17,0	37,9	47,9	95,7
» » tierischen Stoffen .	67,7	79,6	72,6	132,6
» » Holzstoffen . . .	16,8	25,7	33,3	102,9
Papierindustrie	12,6	21,0	25,5	45,5
Chemische Industrie	10,5	21,5	35,3	59,6
Keramische Industrie	20,4	29,0	32,3	82,6
Herstellung von Metallfabrikaten . .	89,3	112,6	162,3	310,6
Sonstige, in den obigen Gruppen nicht enthaltene Industrien	8,6	10,4	19,5	41,0
Zusammen *)	541,—	802,—	1010,—	1816,—

Demnach betrug für die genannten Industrien der durchschnittliche jährliche Produktionszuwachs:

1878 bis 1887	26,1	Millionen Rubel,
1888 » 1892	41,6	» »
1893 » 1897	161,2	» »

Derselbe Bericht gibt über die Entwicklung des Bergbaues in Rußland folgende Daten:

	Produktion in Millionen Pud:				
	1877	1887	1892	1897	1898
Steinkohlen . . .	110	277	424	684	746
Naphtha	13	167	299	478	507
Roheisen	23	36	64	113	134 **)
Eisen	16	22	29	30	30
Stahl	3	14	31	74	70

Die gewaltige Entwicklung der russischen Industrie in den 90er Jahren steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem durch die Konsolidierung der Finanzen und die Währungspolitik ermöglichten Kapitalzufluß. Daß die günstige Entwicklung der Industrie nicht ohne Einfluß auf die Besserung der Lebenshaltung des gesamten Volkes war, geht aus folgenden, in dem Budgetbericht für 1902 mitgeteilten Verbrauchsberechnungen hervor:

	Verbrauch pro Kopf der Bevölkerung: (in russischen Pfunden)	
	1893	1900
Tee	0,73	0,94
Zucker	8,28	11,20
Baumwollwaren	3,52	4,32
Petroleum	10,6	13,4
Eisen und Stahl	25,2	39,6

*) Einbezogen sind nicht der Bergbau, die Mühlenbetriebe und die der Akzisebesteuerung unterliegenden Produktionszweige.

**) Die Roheisenproduktion hat sich im Jahre 1899 auf 164, im Jahre 1900 auf 176 Millionen Pud gesteigert, ist in den folgenden Jahren jedoch infolge der industriellen Krisis etwas zurückgegangen.

Digitized by Google

Freilich ist auf die rapide Entwicklung der 90er Jahre in Verbindung mit dem Umschlag der Konjunktur in den westeuropäischen Ländern und mit der ungünstigen Gestaltung des Geldmarktes ein heftiger Rückschlag erfolgt, der für Rußland durch eine Anzahl aufeinanderfolgender Mißernten und die daraus hervorgehende Abnahme der Kaufkraft der inländischen Bevölkerung noch wesentlich erschwert wurde. Solche Krisen, wie sie in unserer Wirtschaftsverfassung von jeder industriellen Entwicklung unzertrennlich sind, dürfen jedoch für die Beurteilung der ökonomischen Lage eines Landes nicht den Ausschlag geben.

Schließlich seien zur Beurteilung der wirtschaftlichen Grundlagen der russischen Finanzen noch einige Daten über den auswärtigen Handel gegeben. Der Gesamthandel Rußlands in Einfuhr und Ausfuhr zeigt folgendes Bild:

	Einfuhr:	Ausfuhr:	Ausfuhrüberschuß:
		(Millionen Rubel)	
1885	435,3	538,6	103,2
1895	489,4	691	201,6
1901	533	730	197
1902	527	825	298
1903	601	949	348

Wie aus diesen Zahlen hervorgeht, wirft der russische Außenhandel einen beträchtlichen Ausfuhrüberschuß ab. Der Überschuß schwankt naturgemäß in den einzelnen Jahren, vor allem nach dem die Größe des Ausfuhrwertes in erster Linie beeinflussenden Ernteausfall und den Getreidepreisen sowie nach der Größe der Kapitaleinfuhr aus den westeuropäischen Ländern. Im großen Durchschnitt erscheint der Ausfuhrüberschuß jedoch mehr als ausreichend, um die jährlichen Zahlungsverpflichtungen des russischen Staates und der russischen Volkswirtschaft an das Ausland zu bestreiten. Auch daraus läßt sich der Schluß ziehen, daß Rußlands volkswirtschaftliche Kraft zur Erhaltung geordneter Finanz- und Währungsverhältnisse ausreicht.

* * *

Wir wenden uns zu Japan.

Auch hier beginnen wir mit einer Betrachtung des letzten Haushaltsvoranschlages.

Der Voranschlag für das Etatsjahr 1903/4 beziffert die ordentlichen Einnahmen auf 231,8 Millionen Yen (= 484,5 Millionen Mark), die ordentlichen Ausgaben auf 178,5 Millionen Yen (= 373 Millionen Mark). Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben stellte sich danach im ordentlichen Etat auf 53,3 Millionen Yen (= 111,5 Millionen Mark).

Die außerordentlichen Einnahmen sind mit 19,9 Millionen Yen (41,6 Millionen Mark) angesetzt, die außerordentlichen Ausgaben mit 66,3 Millionen Yen (= 138,6 Millionen Mark); die Ausgaben übertrafen mithin im außerordentlichen Etat die Einnahmen um 46,4 Millionen Yen (= 97 Millionen Mark).

Insgesamt sind die Einnahmen auf 251,7 Millionen Yen (= 526,1 Millionen Mark), die Ausgaben auf 244,8 Millionen Yen (= 511,6 Millionen Mark), der Überschuß auf 6,9 Millionen Yen (= 14,5 Millionen Mark) veranschlagt.

Digitized by Google

Während an dem russischen Budget die Größe der Ziffern auffällt, muß bei Japan die Geringfügigkeit der Summen, mit denen der Staatshaushalt geführt wird, Erstaunen erregen. Die japanische Bevölkerung wird für das Jahr 1900 auf 44,8 Millionen Seelen angegeben, also auf etwa drei Viertel der Bevölkerung des Deutschen Reiches, auf etwa ein Sechstel mehr als die Bevölkerung Frankreichs und auf etwa ein Drittel der Bevölkerung Rußlands. Dagegen stellen sich die Einnahmen des japanischen Staates nur auf etwas mehr als ein Viertel der Einnahmen des Deutschen Reiches (ohne Einzelstaaten), auf weniger als ein Fünftel der Einnahmen Frankreichs und auf nur ein Neuntel der Einnahmen Rußlands; sie belasten die japanische Bevölkerung nur mit etwa 12 Mark pro Kopf.

Die Einnahmen und Ausgaben des Budgets für 1903/04 gliedern sich nach großen Gruppen folgendermaßen:

I. Ordentlicher Etat.

a. Einnahmen.

Steuern (direkte und indirekte)	158,5	Millionen	Yen,
Stempelabgaben	13,5	"	"
Einnahmen aus Staatsbetrieben	52,7	"	"
Einnahmen aus der Veranlagung von Staatsgeldern und aus verschiedenen Spezialfonds	7,1	"	"
Zusammen	231,8	Millionen	Yen.

b. Ausgaben.

Zivilliste	3,0	Millionen	Yen,
Ministerium des Auswärtigen	2,3	"	"
Ministerium des Innern	10,6	"	"
Finanzministerium { Zahlungen für die Staatsschuld	42,4	"	"
Finanzministerium { Verschiedene Ausgaben	19,5	"	"
Kriegsministerium	38,5	"	"
Marineministerium	22,1	"	"
Justizministerium	10,6	"	"
Unterrichtsministerium	5,0	"	"
Ministerium des Ackerbaus und Handels	2,9	"	"
Ministerium des Verkehrswesens	21,6	"	"
Zusammen	178,5	Millionen	Yen.

II. Außerordentlicher Etat.

a. Einnahmen.

Anleihen	7,4	Millionen	Yen,
Aus dem aus der chinesischen Kriegskostenentschädigung gebildeten Fonds	3,6	"	"
Beiträge der Lokalverwaltungen zu den öffentlichen Arbeiten	1,1	"	"
Erlös aus dem Verkauf von Staatsgütern	0,9	"	"
Aus dem Spezialfonds der Forstverwaltung	2,1	"	"
Verschiedene Einnahmen	4,8	"	"
Zusammen	19,9	Millionen	Yen.

Digitized by Google

b. Ausgaben.

Ministerium des Auswärtigen	0,1	Millionen Yen,
Ministerium des Innern	16,7	" "
Finanzministerium	5,1	" "
Kriegsministerium	3,7	" "
Marineministerium	7,1	" "
Justizministerium	0,5	" "
Unterrichtsministerium	1,7	" "
Ministerium des Ackerbaus und Handels	7,5	" "
Ministerium des Verkehrswesens	23,9	" "
Zusammen	66,3	Millionen Yen.

Im Unterschied zum russischen Budget sind auf den außerordentlichen Etat eine Reihe von Ausgaben gesetzt, die anderen als produktiven Zwecken dienen. Anderseits wird nach dem japanischen Budget für 1903/04 die Gesamtheit der ordentlichen und außerordentlichen Ausgaben fast genau durch die Einnahmen unter Ausschluß von Anleihen und ohne die Inanspruchnahme irgendwelcher verfügbaren Bestände gedeckt; die unter den außerordentlichen Einnahmen verzeichneten 7,4 Millionen Anleihen übersteigen nur um eine halbe Million Yen den Überschuß des Gesamtbudgets.

Die einzelnen Posten der ordentlichen Einnahmen erfordern, um ein klares Bild von der finanziellen Belastung der japanischen Bevölkerung und Volkswirtschaft zu geben, einige Erläuterungen; insbesondere gilt das von den Steuern, die etwa zwei Drittel der gesamten Staatseinnahmen aufbringen.

An direkten Steuern gelangen zur Erhebung:

1. Eine Grundsteuer, die das ländliche Grundeigentum mit 3,3 Prozent, das städtische Grundeigentum mit 5 Prozent vom Wert belastet; ihr Ertrag ist für 1903/04 auf 47 Millionen Yen veranschlagt.

2. Eine Gewerbesteuer, die nach der Verschiedenheit der einzelnen Gewerbe abgestuft ist und teils nach der Größe des Geschäftskapitals oder der Umsätze, teils nach dem Mietswert der Geschäftsräume, teils nach der Zahl der Arbeiter, teils nach dem Gewinn berechnet wird; ihr Ertrag figuriert im Budget für 1903/04 mit 6,8 Millionen Yen.

3. Eine Einkommensteuer, die bei Einkommen von mehr als 300 Yen mit einem Steuersatz von 1 Prozent beginnt und bis auf 5½ Prozent auf Einkommen von mehr als 100 000 Yen steigt und daneben das Einkommen der juristischen Personen mit 2½ Prozent belastet; Ertrag: 7,4 Millionen Yen.

Der Gesamtertrag der direkten Steuern ist mithin für 1903/04 auf 61,2 Millionen Yen veranschlagt.

Unter den indirekten Steuern nimmt die Verbrauchsabgabe auf Sake (Reisbranntwein) die weitaus erste Stelle ein. Ihr Ertrag ist für 1903/04 auf nicht weniger als 66,5 Millionen Yen veranschlagt, also auf etwa ein Viertel der Gesamteinnahmen. Diese Alkoholsteuer spielt also für den japanischen Staatshaushalt dieselbe Rolle wie für den russischen das Spiritusmonopol.

Von den übrigen indirekten Steuern liefern einen größeren Ertrag die Verbrauchsabgaben auf Zucker (7,2 Millionen Yen), auf Chôyu*) (3,4 Millionen Yen).

*) Eine aus Seesalz und vegetabilischen Substanzen bereitete Flüssigkeit (japanische Sauce).

Digitized by Google

Banknotensteuer, Börsensteuer, Minensteuer, Tonnenabgaben usw. bringen zusammen etwa 3,6 Millionen Yen.

Der Ertrag der Eingangszölle ist mit 16,6 Millionen Yen veranschlagt.

Insgesamt beziffert sich danach der Ertrag der indirekten Steuern auf 97,3 Millionen Yen.

Unter den Einnahmen aus Staatsbetrieben stehen an erster Stelle die Erträgnisse von Post und Telegraph mit 25,9 Millionen Yen, an zweiter Stelle die Erträgnisse des Tabakmonopols mit 12,6 Millionen Yen, an dritter die Einnahmen aus den Eisenbahnen mit 8,8 Millionen Yen. Dazu kommen Einnahmen aus staatlichen Forsten, aus einer Anzahl von staatlichen Fabrikunternehmungen usw.

Unter den Ausgaben ist der größte Posten der Aufwand für den Dienst der Staatsschuld, der etwa ein Viertel der ordentlichen Ausgaben und etwas über ein Sechstel der gesamten Ausgaben ausmacht. Die Ausgaben für Krieg und Marine (im Ordinarium und Extraordinarium zusammen etwa 71,5 Millionen Yen) sind zwar an sich gegenüber den sehr viel größeren Aufwendungen der europäischen Großmächte für diese Zwecke, namentlich gegenüber den etwa siebenmal größeren Aufwendungen Rußlands, geradezu minimal; aber innerhalb des japanischen Budgets erscheinen sie exorbitant, indem sie nahezu ein Drittel der gesamten Ausgaben darstellen. Übrigens zeigen in diesem Punkte die letzten beiden Jahre noch eine relativ günstige Gestaltung. In den Jahren 1896/97 bis 1901/02 haben sich die Ausgaben für Armee und Marine zwischen zwei Fünfteln und der Hälfte der Gesamtausgaben bewegt.

Die japanische Staatsschuld belief sich am Anfang des Rechnungsjahres 1903/04 auf 559,6 Millionen Yen = etwa 1170 Millionen Mark. Dazu kommt ein in seiner Höhe schwankender Vorschuß, den die Bank von Japan dem Staat gewährt. Von den sämtlichen Schuldverschreibungen des japanischen Staates, die zur Zeit des Kriegsausbruchs ausgegeben waren, lautete nur eine einzige auf eine ausländische Währung, nämlich die 4prozentige Anleihe, die im Betrag von 10 Millionen Pfd. Sterl. (= etwa 100 Millionen Yen) im Jahre 1899 in London aufgenommen worden ist; außerdem sind in London noch einige weitere, auf japanische Währung lautende 5prozentige Anleihen untergebracht worden, deren Betrag verschieden hoch angegeben wird (auf etwa 95 bis 150 Millionen Yen). Von der gesamten japanischen Staatsschuld befanden sich mithin beim Kriegsausbruch ungefähr 200 bis 250 Millionen Yen in fremden Händen*), während der andere Teil im Betrage von mehr als 300 Millionen Yen in Japan selbst untergebracht war.**)

Noch weit mehr als von den Finanzverhältnissen Rußlands gilt von denjenigen Japans, daß das Bild des augenblicklichen Standes des Budgets und der Staatsschuld der Ergänzung durch einen Überblick über die finanzielle Entwicklung der letzten Jahrzehnte bedarf.***)

---

*) Der »Economiste Européen« vom 14. Mai 1904, S. 618, nennt einen Betrag von 250 Millionen; der Londoner »Economist« vom 7. Mai 1904 einen Betrag von 19,5 Millionen Pfd. Sterl. = etwa 195 Millionen Yen.

**) Die Schulden der kommunalen Korporationen usw. belaufen sich auf etwa 61 Millionen Yen.

***) Vergl. zum folgenden neben dem vom japanischen Finanzministerium herausgegebenen »Annuaire Financier et Économique du Japon«, insbesondere Rathgen: „Japans Volkswirtschaft

Digitized by Google

Als Japan nach der Beseitigung der Shogunatsregierung und der Feudalität sowie der Absperrung nach außen an die Neuordnung des Staates und der Volkswirtschaft herantrat, hatte es eine Finanzwirtschaft überhaupt erst zu schaffen. Das Aufräumen mit der Vergangenheit stellte enorme finanzielle Ansprüche: die Schulden der alten Landesherrschaften (Daïmyos) mußten mit der Landesverwaltung auf die neue Regierung übernommen werden; die Aufhebung der Leibeigenschaft der Bauern und ihre Einsetzung in das Eigentum der von ihnen bewirtschafteten Grundstücke machte die Ablösung der von ihnen bisher an die Grundherren zu zahlenden Naturalrenten notwendig; ebenso war die Ablösung der erblichen Rentenberechtigungen der Angehörigen der Militärkaste (der Samurais) erforderlich. Die Schaffung eines Beamtentums nach europäischem Muster und eines auf die allgemeine Wehrpflicht begründeten stehenden Heeres, ferner die erste Ausstattung von Volkswirtschaft und Heer mit den kostspieligen Werkzeugen der europäischen Technik erforderten die Bereitstellung großer Mittel in barem Geld und nötigten zu einem radikalen Übergang von der bisherigen Naturalwirtschaft zur Geldwirtschaft. Der mit diesen Umwandlungen zusammenhängende Aufstand des Satsuma-Klans im Jahre 1877 erhöhte den Geldbedarf des neuen Reiches um ein Beträchtliches.

Um diesen gewaltigen Bedürfnissen zu genügen, wurden zunächst die bisherigen, an die Feudalherren zu zahlenden Naturalrenten durch eine an den Staat in Geld zu entrichtende Grundsteuer ersetzt, die anfänglich auf 3 Prozent des Bodenwertes bemessen, im Jahre 1877 auf 2½ Prozent herabgesetzt und schließlich im Jahre 1899 für 5 Jahre auf 3,3 Prozent für die ländlichen und 5 Prozent für die städtischen Grundstücke erhöht wurde.*) Natürlich konnte mit einer solchen Steuer nur den laufenden Bedürfnissen, nicht den großen außerordentlichen Anforderungen genügt werden. Um diesen zu entsprechen, wurde teils zur Aufnahme von Anleihen, teils zur Ausgabe von Papiergeld geschritten. Die Ablösung der feudalen Rentenberechtigungen geschah durchweg vermittelst der Aufnahme von Anleihen. Der Gesamtbetrag der von der japanischen Regierung zum Zweck der Ablösung der Feudalrechte aufgenommenen Anleihen (1870 bis 1879) erreichte die Summe von 225 Millionen Yen; ihr Zinsfuß variierte zwischen 4 und 10 Prozent. Dazu kamen kleinere Anleihen für öffentliche Arbeiten**) und für die Niederwerfung des Satsuma-Aufstandes. Im Jahre 1879 erreichte die Staatsschuld vorläufig einen Höhepunkt mit 250 Millionen Yen.

Daneben hatte sich die neue Regierung genötigt gesehen, das von den Daïmyos ausgegebene Papiergeld zu übernehmen. Während des Satsuma-Aufstandes wurde die Papiergeldausgabe des Staates unter dem Druck des zwingenden Geldbedarfs erheblich vermehrt. Dazu kam, daß die mit dem Recht der Notenausgabe ausgestatteten National-

und Staatshaushalt", 1891, und: „Die Entstehung des modernen Japan", 1895; ferner Edmond Théry: »La situation économique et financière du Japon«, eine Artikelserie im »Économiste Européen« vom 15. Januar bis 26. Februar 1904.

*) Der Wert des Bodens hat sich seit der Taxierung, die der Steuer zu Grunde liegt, im allgemeinen beträchtlich erhöht, so daß die effektive Belastung eine geringere ist.

**) Die erste Staatsanleihe, die das moderne Japan aufgenommen hat, war eine 7prozentige Anleihe im Betrage von 4 880 000 Yen, die auf dem Londoner Markt begeben wurde, und deren Erlös zum Bau der ersten japanischen Eisenbahn (Yokohama–Tokio) bestimmt war.

Digitized by Google

banken — das neue Japan hatte das Bankwesen im Jahre 1872 nach dem Vorbild der Vereinigten Staaten geordnet — ihre Notenemission in jenen Jahren auf einen übermäßigen Umfang steigerten. Der Umlauf der auf diese Weise geschaffenen papiernen Geldzeichen erreichte seinen höchsten Umfang im Januar 1880 mit folgenden Ziffern*):

Staatspapiergeld	113,8	Millionen Yen,
Temporäre Ausgabe aus der Papiergeldreserve .	22,2	» »
Noten der Nationalbanken	34,1	» »
Zusammen . . .	170,1	Millionen Yen.

Aus dieser für die japanischen Verhältnisse enormen Papiergeldausgabe folgte eine starke Entwertung der japanischen Valuta. Der tiefste Punkt der Entwertung wurde im April 1881 mit einem Kurs von 1,815 Papier-Yen = 1 Silber-Yen erreicht.

Alles in allem bietet die Finanzlage Japans zu Beginn der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts eine merkwürdige Analogie — allerdings in kleinerem Maßstab — zu den Finanzverhältnissen, mit denen Rußland um dieselbe Zeit aus dem türkischen Krieg hervorging: hier wie dort ein übermäßiges Anschwellen der Staatsschulden und der Papiergeldausgabe, eine schwere Erschütterung des Staatskredits und der Valuta.

Ebenso wie in Rußland begann nunmehr in Japan eine Periode der finanziellen Rekonstruktion: die Staatseinkünfte wurden durch die Verdoppelung der Saketeuer erhöht, die Ausgaben der Regierung wurden durch die Überweisung von Aufgaben an die lokalen Verwaltungen, deren Besteuerungsrecht erweitert wurde, erheblich erleichtert, die Regierung veräußerte einen Teil der von ihr zur Beförderung der Industrie begründeten gewerblichen Unternehmungen und schränkte die Gewährung von Darlehen an private Unternehmungen ein, allen Verwaltungszweigen wurde die äußerste Sparsamkeit auferlegt. Die auf diese Weise erzielten Überschüsse des Staatshaushalts wurden zur einen Hälfte zur Einziehung von Staatspapiergeld, zur anderen Hälfte zur Verstärkung des Einlösungsfonds der Regierung verwendet. Bereits gegen Ende des Jahres 1885 waren durch diese Maßnahmen die Verhältnisse so weit gebessert, daß das Agio des Silber-Yen verschwunden war und die Regierung am 1. Januar 1886 die Barzahlungen in Silber wieder aufnehmen konnte. Gleichzeitig mit der Regulierung des Umlaufs von Staatspapiergeld wurde die Ausgabe von Banknoten neu geordnet. Den Nationalbanken wurde die allmähliche Einziehung ihrer Noten auferlegt, dafür wurde nach dem Vorbild der westeuropäischen Staaten eine Zentralbank geschaffen, die Bank von Japan (Nippon Ginko), die in Zukunft das alleinige Recht der Notenausgabe besitzen sollte und der die Aufgabe der Regelung des Geldumlaufs zugewiesen wurde. Die eigentliche Staatsschuld hat, trotz der allmählich wachsenden Ausgaben für Verkehrsmittel und namentlich für Heer und Flotte, vom Ende der 70er Jahre an im ganzen eine Verminderung erfahren; während sie im Jahre 1879 250 Millionen Yen betragen hatte, belief sie sich 1889 nur auf 240,8 Millionen Yen. Da sich in demselben Jahrzehnt der Umlauf des Staatspapiergeldes von 130,3 auf 40,9 Millionen

*) Vergl. »Report on the Adoption of the Gold Standard in Japan«, erstattet 1899 von dem damaligen Finanzminister, dem Grafen Matsukata Masayoshi.

Digitized by Google

Yen verringert hat, sind die Schulden des japanischen Staates damals um etwa 100 Millionen Yen eingeschränkt worden.

Die Konsolidierung der japanischen Finanzen war Ende der 80er Jahre soweit vorgeschritten, daß Japan an eine Entlastung seines Budgets mittels umfangreicher Konvertierungen der älteren hochverzinslichen Anleihen herantreten konnte. Vom Jahre 1888 an wurden die älteren zu 6 Prozent und höheren Sätzen verzinslichen inneren Anleihen, die damals 175,2 Millionen Yen von insgesamt 244 Millionen Yen innerer Schulden ausmachten, durch eine konsolidierte 5prozentige Rente ersetzt; die Operation war in der Hauptsache im Jahre 1893 abgeschlossen. Teils durch diese Konversionen, die das Nominalkapital der Staatsschuld etwas erhöhten, teils durch eine Marineanleihe, teils durch ein unverzinsliches Darlehen, das die Bank von Japan dem Staat zum Zweck der Einziehung des Papiergeldes gewährte, hat sich der Betrag der eigentlichen Staatsschuld bis zum Jahre 1891 auf 275,2 Millionen Yen erhöht, um im Wege der Amortisation in den folgenden Jahren wieder etwas zurückzugehen.

Ihren Abschluß fand diese Periode der Ordnung der Finanzen und der allmählich fortschreitenden Entwicklung mit dem Kriege gegen China im Jahre 1894. Im ganzen hatten sich Einnahmen, Ausgaben und Staatsschulden in der Periode 1881 bis 1894 folgendermaßen gestaltet (in Millionen Yen):

	1881/82:	1893/94:	Zu- bezw. Abnahme:
Ordentliche Einnahmen	64,3	85,9	+ 21,6
Ordentliche Ausgaben	60,4	64,5	+ 4,1
Überschuß des ordentlichen Etats . . .	+ 3,9	+ 21,4	+ 17,5
Außerordentliche Einnahmen	7,2	27,9*)	+ 20,7
Außerordentliche Ausgaben	11,0	20,0	+ 9,0
Überschuß des außerordentlichen Etats .	— 3,8	+ 7,9	+ 11,7
Überschuß des Gesamtetats	+ 0,1	+ 29,3	+ 29,2
Staatsanleihen (Ende des Etatsjahres) .	244,3	266,8	+ 22,5
Staatspapiergeld (31. Dezember) . . .	118,9	16,4	— 102,5
Gesamte Staatsschuld	363,2	283,2	— 80,0

Die Ziffern weisen neben der bereits geschilderten Gestaltung der Staatsschuld eine allmähliche Steigerung von Einnahmen und Ausgaben auf. Die Einnahmesteigerung ist vor allem durch den Mehrertrag der Sakesteuer und der Zölle herbeigeführt worden, während der Ertrag der Grundsteuer etwas zurückging. An der Steigerung der Ausgaben waren in erster Linie Heer und Flotte beteiligt. In dem der obigen Tabelle zugrunde gelegten Zeitraum sind die ordentlichen und außerordentlichen Ausgaben für das Heer von 8,6 auf 14,7 Millionen Yen, für die Marine von 3,3 auf 8,1 Millionen Yen gestiegen; die Ausgaben für die Wehrkraft haben sich also verdoppelt, während die Gesamtausgaben nur um etwa 17 Prozent gestiegen sind.

Einen gänzlich anderen Charakter, als der soeben geschilderte Zeitabschnitt, trägt die durch den chinesisch-japanischen Krieg eingeleitete Periode. Die Wirkung des siegreichen Ausganges dieses Krieges und der dem chinesischen Reich auferlegten Kriegs-

*) Davon 24,7 Millionen Yen Überschüsse aus dem Vorjahr.

Digitized by Google

kostenentschädigung auf die wirtschaftliche Energie der Japaner stellt eine interessante Analogie dar zu der Wirkung des deutsch-französischen Krieges auf die deutsche Volkswirtschaft. Es trat eine gewaltige Expansion aller wirtschaftlichen Unternehmungen ein, mit einer ungeahnten Rapidität eigneten sich nunmehr die Japaner alle Vorteile der europäischen Technik an, ihre Industrie, ihre Schiffahrt und ihr Handel steigerten sich in einer Progression, wie sie in der ganzen Wirtschaftsgeschichte unerhört ist. Dazu führte der Preisfall des Silbers eine beträchtliche Entwertung der japanischen Silbervaluta und damit eine rapide Steigerung aller Preise herbei, ein Vorgang, durch den die bei jedem wirtschaftlichen Aufschwung mitspielenden spekulativen Übertreibungen wesentlich befördert wurden. Obwohl die überstürzte Aufwärtsbewegung schon in den Jahren 1897 und 1898 durch eine heftige Krisis unterbrochen wurde, bleibt doch als Endergebnis der neuesten Entwicklung eine gewaltige Ausdehnung aller Dimensionen der japanischen Volkswirtschaft.

Schon durch diese Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse mußten die Finanzen stark beeinflußt werden. Dazu kam, daß die Bedingungen des Friedens von Simonoseki, in dem Japan infolge der Intervention von Rußland, Frankreich und Deutschland auf einen Teil der Früchte seines Sieges verzichten mußte, in den Japanern die feste Entschlossenheit zurückließen, ihre Wehrkraft zu Land und zur See auf ein gleiches Niveau mit derjenigen der westlichen Großmächte zu bringen. Die Ausführung dieses Entschlusses erforderte die Anspannung der ganzen finanziellen Kraft des Landes.

In den Jahren 1896 und 1897 ließ sich die japanische Regierung von der Volksvertretung ein Programm für den Ausbau von Heer und Flotte, ferner für außerordentliche öffentliche Arbeiten und für außerordentliche wirtschaftliche Zwecke bewilligen. Insgesamt sah dieses Programm eine außerordentliche Ausgabe von 516 Millionen Yen vor; seine Ausführung sollte über die 10 Jahre 1897 bis 1906 verteilt werden, es war jedoch bereits am Ende des Jahres 1903 im wesentlichen erledigt.

Die Gesamtsumme von 516 Millionen Yen umfaßte folgende Posten:

Neubeschaffung von Kriegsschiffen	213,1	Millionen Yen,
Errichtung von Werften in Japan	13,4	„ „
Zusammen für die Marine	226,5	Millionen Yen.
Bewaffnung und Ausrüstung der neugeschaffenen Regimenter	82,0	Millionen Yen,
Festungsbauten und verschiedene militärische Ausgaben	16,5	„ „
Zusammen für das Landheer . . .	98,5	Millionen Yen,
Zusammen für Flotte und Heer . .	325,0	Millionen Yen.
Eisenbahnbauten, Hafenbauten und sonstige öffentliche Arbeiten	106,0	„ „
Außerordentliche Ausgaben für wirtschaftliche Zwecke	85,0	„ „
Gesamtbetrag	516,0	Millionen Yen.

Der in Anbetracht der bisherigen Dimensionen des japanischen Etats geradezu enorme Betrag von 516 Millionen Yen = 1078,5 Millionen Mark wurde teils aus der chinesischen Kriegskostenentschädigung, teils aus den Überschüssen der früheren Etatsjahre entnommen, teils durch Anleihen aufgebracht. Die Kosten

Digitized by Google

des chinesisch-japanischen Krieges, die auf 235 Millionen Yen beziffert werden, waren zum Teil durch die Aufnahme einer Kriegsanleihe im Betrage von 125 Millionen Yen, zum Teil aus laufenden Einnahmen beglichen worden; ein Rest von etwa 80 Millionen Yen wurde aus der chinesischen Kriegskostenentschädigung gedeckt, deren Eingänge — einschließlich der Entschädigung für die Wiederabtretung der Halbinsel Liaotung — sich auf 365,5 Millionen Yen stellten. Nach Abzug der aus dieser Summe zur Deckung der Kriegskosten entnommenen Beträge verblieben etwa 285 Millionen Yen für die Ausführung des oben skizzierten Programms. Der zur Summe von 516 Millionen Yen noch fehlende Betrag von etwa 230 Millionen Yen wurde zu einem geringen Teil aus den Überschüssen der früheren Etatsjahre gedeckt, in der Hauptsache wurde er auf Anleihen überwiesen, die im Betrage von 208,15 Millionen Yen genehmigt und bis zum Schluß des Etatsjahres 1902/03 im Betrage von 193 Millionen Yen zur Aufnahme gelangt waren.

Abgesehen von der Steigerung der für den Dienst der Staatsschuld aufzuwendenden Summen machte die militärische und wirtschaftliche Reorganisation Japans eine sehr erhebliche Erhöhung der laufenden Ausgaben erforderlich, die durch eine entsprechende Erhöhung der ordentlichen Einnahmen zu decken war. Zu diesem Zweck hat Japan vom Jahre 1896 an die Steuerschraube ganz gewaltig angezogen. Die im Jahre 1899 für einen 5jährigen Zeitraum beschlossene Erhöhung der Grundsteuer ist bereits erwähnt; daneben wurde im Jahre 1896 die Gewerbesteuer eingeführt, im Jahre 1899 die Einkommensteuer beträchtlich erhöht, in den Jahren 1896, 1898 und 1901 die Verbrauchsabgabe auf Sake auf nahezu das Vierfache gesteigert, 1898 an Stelle der Tabaksteuer ein Tabakmonopol eingeführt, 1899 die Chôyusteuer verdoppelt, eine Tonnenabgabe eingeführt, der Zolltarif revidiert und die Stempelsteuern erhöht, 1901 eine Biersteuer und eine Zuckersteuer eingeführt.

Alle diese Veränderungen kommen in der folgenden, sich an die oben gegebene Tabelle anschließenden Übersicht zum Ausdruck:

(Millionen Yen)

	1894/95:	1903/04:	Zunahme:
Ordentliche Einnahmen	89,7	231,8	142,1
Ordentliche Ausgaben	60,4	178,5	118,1
Überschuß des ordentlichen Etats	29,3	53,3	24,0
Außerordentliche Einnahmen	8,4	19,9	11,5
Außerordentliche Ausgaben	17,7	66,3	48,6
Überschuß des außerordentlichen Etats	— 9,3	— 46,4	— 37,1
Überschuß des gesamten Etats	20,0	6,9	— 13,1
Staatsanleihen (Anfang des Etatsjahres)	244,3	559,6	+315,3
Staatspapiergeld (31. Dezember)	13,4	1,6	— 11,8
Gesamte Staatsschuld	257,7	561,2	+303,5

In welchem Maße die wichtigsten Posten der ordentlichen Einnahmen an dem Mehrertrag um über 150 Prozent teilgenommen haben, ergibt die folgende Übersicht:

(Millionen Yen)

	1894/95:	1903/04:	Zunahme:
Grundsteuer	39,3	47,0	7,7
Gewerbesteuer	—	6,8	6,8

(Millionen Yen

	1894/95:	1903/04:	Zunahme:
Einkommensteuer	1,4	7,4	6,0
Sakesteuer	16,1	66,5	50,4
Zuckersteuer	—	7,2	7,2
Tabaksteuer bezw. Monopol	2,7	12,6	9,9
Sonstige Verbrauchsabgaben	5,3	7,0	1,7
Zölle	5,8	16,6	10,8
Stempelsteuern	0,8	13,5	12,7
Post und Telegraph	8,4	25,9	17,5
Eisenbahnen	3,2	8,8	5,6

Von der Entwicklung der Ausgaben für die einzelnen Zweige der Staatsverwaltung gibt ein Vergleich der ordentlichen Ausgaben für die Jahre 1894/95 und 1903/04 kein richtiges Bild, da der Schwerpunkt der Ausgaben in der neuesten japanischen Finanzperiode in den außerordentlichen Ausgaben und in deren Verteilung auf eine Anzahl von Jahren liegt. Es seien deshalb die Gesamtausgaben der Jahrzehnte 1884 bis 1893 und 1894 bis 1903 gegenübergestellt.

Gesamtausgaben (ordentliche und außerordentliche) in Millionen Yen*):

	1884/85 bis 1893/94:		1894/95 bis 1903/04:		Zunahme:	
	Betrag:	% der Gesamtausgaben:	Betrag:	% der Gesamtausgaben:	Betrag:	%
Zivilliste	26,8	3	30,7	1,5	3,9	15
Auswärtige Angelegenheiten	7,2	1	19,4	1	12,2	170
Ministerium des Innern	127,0	16	236,3	11	109,3	86
" der Finanzen	309,7	39	533,8	25	224,1	72
" des Krieges	131,3	17	462,4	22	331,1	252
" der Marine	86,3	11	374,3	18	288,0	333
" der Justiz	30,1	4	65,7	3	35,6	118
" des Unterrichts	10,4	1	39,4	2	29,0	280
" f. Landwirtschaft und Handel	13,1	2	57,6	2,5	44,5	340
" des Verkehrs	46,9	6	296,6	14	249,7	532
Gesamtausgaben	788,8	100	2116,2	100	1327,4	168

Nach diesen Ziffern sind von dem ersten auf das zweite Jahrzehnt die Ausgaben für Heer und Flotte zusammengenommen gestiegen von 217,6 Millionen Yen auf 836,7 Millionen Yen; die letztere Summe stellt in deutschem Gelde eine Summe von etwa 1¾ Milliarden Mark dar. Dabei ist zu beachten, daß in der obigen Aufstellung für die drei Rechnungsjahre 1901/02 bis 1903/04 noch nicht die endgültigen Zahlen, sondern nur die Ziffern der Voranschläge berücksichtigt werden konnten, die — namentlich soweit die Marine in Betracht kommt — beträchtlich überschritten worden sein sollen. Aber auch schon nach der oben gegebenen Aufstellung hat Japan in dem Jahrzehnt 1894 bis 1903 volle 40 Prozent seiner Ausgaben auf Heer und Flotte verwendet, und außerdem sind die Ausgaben des Finanzministeriums, in welchen die

*) Bei diesen und allen ähnlichen Vergleichungen muß allerdings berücksichtigt werden, daß der Yen infolge der Silberentwertung beträchtlich im Kurse gesunken ist.

Digitized by Google

Erfordernisse der Staatsschuld den breitesten Raum einnehmen, sowie die Ausgaben für wirtschaftliche Zwecke und Verkehrsunternehmungen zu einem erheblichen Teil direkt oder indirekt im militärischen Interesse erfolgt.

So gewaltig diese Aufwendungen für Heer und Flotte im Verhältnis zu den Gesamtziffern des japanischen Staatshaushalts erscheinen, so gering sind sie — wie schon oben bei der Besprechung des Budgets für 1903/04 hervorgehoben wurde — im Verhältnis zu den gleichartigen Aufwendungen der europäischen Großmächte. Insbesondere aber erscheint diese Aufwendung gering im Verhältnis zu dem, was Japan mit ihnen geschaffen hat: die Vermehrung seines Landheeres auf den nahezu 2½fachen Stand, seine Ausstattung mit den modernsten Gewehren und Geschützen, vor allem aber die Schaffung einer erstklassigen Schlachtflotte nahezu aus einem Nichts heraus. Nur die äußerste Sparsamkeit der Verwaltung bei der Verausgabung der ihr zur Verfügung stehenden Mittel und nur die äußerste Bedürfnislosigkeit des japanischen Arbeiters und Soldaten erklären das mehr als erstaunliche Verhältnis zwischen dem Kostenaufwand und den erzielten Ergebnissen.

In den bisherigen Ausführungen wurde gezeigt, in welchem Maße Japan seine Finanzen während des letzten Jahrzehnts unmittelbar in den Dienst seiner Wehrkraft gestellt hat. Wenn es dabei in erheblichem Umfang auf die Aufnahme von Anleihen zurückgreifen mußte, so hat ihm die solide Finanzwirtschaft während der Periode 1880 bis 1895 die Möglichkeit gegeben, die benötigten Mittel auf diesem Wege ohne erhebliche Schwierigkeiten zu relativ billigen Bedingungen und ohne eine neue Erschütterung seines Kredits aufzubringen. Die Darstellung der finanziellen Verhältnisse Japans zur Zeit des Kriegsausbruchs erfordert jedoch noch einige Ausführungen darüber, in welcher Weise Japan seine Geldverfassung, über deren Bedeutung für die finanzielle Kriegsbereitschaft das Nötige schon bei der Besprechung der russischen Verhältnisse gesagt worden ist, geordnet hat.

Es wurde bereits erwähnt, daß Japan das Übermaß der im Laufe der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts in Umlauf gebrachten Papiergeldzeichen im Zusammenhang mit der Konsolidierung seiner Finanzen von Anfang der 80er Jahre an allmählich vermindert und seine gänzliche Beseitigung vorbereitet hat, und daß ihm die Schaffung eines Einlösungsfonds aus den Budgetüberschüssen die Möglichkeit gegeben hat, das Papiergeld vom 1. Januar 1886 an gegen Silbergeld einzulösen; daß ferner der im Jahre 1882 gegründeten Bank von Japan das ausschließliche Recht der Notenausgabe übertragen wurde. Mit der Wiederaufnahme der Barzahlungen am 1. Januar 1886 hatte Japan allerdings wieder eine metallische Währung, aber nicht die Währung der wirtschaftlichen Großmächte, denen Japan in allen ihren wirtschaftlichen Einrichtungen nachstrebte, sondern eine Silberwährung. Infolge der heftigen Schwankungen des Silberpreises, die gerade von der Mitte der 80er bis zur Mitte der 90er Jahre besonders stark waren, schwankte auch die japanische Valuta gegenüber der Währung des Weltmarktes. Die Nachteile dieses Zustandes für den Handel mit den Goldwährungsländern, von dem Japan eine wesentliche Beschleunigung seiner wirtschaftlichen Entwicklung erwartete, und die Erschwerung des Zuflusses von Leihkapital aus diesen Ländern waren bei der Silberwährung kaum geringer als vorher bei

der Papierwährung. Auch für den Staat bedeutete die Silberwährung dasselbe Hindernis für ein etwa notwendiges Zurückgreifen auf auswärtige Anleihen wie die Papierwährung. Schließlich hatte ein Bestand an Silbergeld, der auf dem Weltmarkt nur schwer und unter Verlusten zu realisieren ist, für den Kriegsfall nicht dieselbe Bedeutung als eine letzte Reserve, wie ein überall ohne weiteres verwertbarer Goldvorrat.

Wenn die japanische Regierung sich in den 80er Jahren trotzdem mit der Rückkehr zur Silberwährung begnügte, so war dafür bestimmend die Erwägung, daß der für den Übergang zur Goldwährung erforderliche Goldbestand nur unter Opfern hätte beschafft werden können, denen damals die japanischen Finanzen noch nicht gewachsen waren.*)

Der Ausgang des chinesischen Krieges und die dem Himmlischen Reiche auferlegte Kontribution gaben, ebenso wie seinerzeit für Deutschland die französische Kriegskostenentschädigung, die erwünschte Gelegenheit, das für den Übergang zur Goldwährung erforderliche Gold ohne merkliche Opfer zu beschaffen. Zwar war die Kontribution in Silber (in Kuping Taëls) festgesetzt, aber es wurde mit China eine nachträgliche Vereinbarung getroffen, in der sich China zur Zahlung der Kontribution in englischem Goldgeld bereit erklärte. Nachdem auf diese Weise die Goldbeschaffung sichergestellt war, gelangte die Goldwährung durch ein Gesetz vom 29. Januar 1897 zur Einführung. Der neue Gold-Yen erhielt einen Feingehalt von genau 0,75 g Gold und entspricht in deutschem Gelde einem Werte von 2,09 Mark; die Silbermünzen wurden in ihrer gesetzlichen Zahlungskraft auf Beträge bis zu 10 Yen beschränkt. Bis zum 31. Juli 1898 wurden die umlaufenden alten Silbermünzen (im Gesamtbetrag von 75 Millionen Yen) gegen die neuen Goldmünzen eingelöst und zum Teil in Scheidemünzen des neuen Systems umgeprägt, zum Teil eingeschmolzen und verkauft. Der Gewinn bei der Ausprägung der Scheidemünzen überstieg um eine kleine Summe den Verlust beim Silberverkauf, so daß die Reform sich ohne Belastung des Staatshaushaltes vollzog.

Inzwischen ist auch die Zurückziehung des Staatspapiergeldes und der Noten der Nationalbanken beendigt worden. Der Umlauf des Papiergeldes ist seit dem 31. Dezember 1899, der Umlauf der Nationalbanknoten seit dem 9. Dezember 1899 unter Verbot gestellt. Die geringfügigen Beträge, die nach den amtlichen Ausweisen noch nicht zur Einlösung gebracht sind, dürften wohl im Laufe der Zeit zum größten Teil verloren gegangen sein.

Die Noten der Bank von Japan sind mithin die einzigen papiernen Geldzeichen, die in Japan neben dem Metallgeld zirkulieren, und zwar ist der Umlauf dieser Noten beträchtlich größer als derjenige von Metallgeld. Für den 31. Dezember 1902 wird der Umlauf von Goldgeld auf 89,2 Millionen Yen angegeben, der Umlauf von Silber-, Nickel- und Kupfermünzen auf 77,1 Millionen Yen, der Umlauf an Noten der

*) In dem oben zitierten Bericht des Grafen Matsukata heißt es: „That the Government pursued a policy which led to the inevitable result of making Japan a de facto silver country, was owing mainly to the great difficulty of at once accumulating a large gold reserve necessary for the establishment of gold monometallism. It was thought advisable, therefore, to leave the latter, as the second end to be aimed at, to some more favourable time."

Digitized by Google

Bank von Japan dagegen auf 232,1 Millionen Yen. Bei einer das $2^1/_2$fache des Goldumlaufs betragenden Notenzirkulation muß natürlich das Schicksal der japanischen Währung in ganz besonderem Maße davon abhängen, ob und wie lange die Bank von Japan die Einlösung ihrer Noten in Gold aufrechtzuerhalten vermag.

Die Bank von Japan ist nach Art der europäischen Notenbanken organisiert. Ihr Grundkapital beträgt 30 Millionen Yen, und außerdem verfügt sie über einen Reservefonds von 16,6 Millionen Yen. Ihr Geschäftskreis ist in ähnlicher Weise abgegrenzt wie derjenige der deutschen Reichsbank, deren Verfassung insbesondere auch für die Vorschriften über die Notenausgabe zum Vorbild gedient hat. Wie der Reichsbank so ist auch der Bank von Japan für ihre den Barvorrat übersteigende Notenausgabe ein bestimmtes Kontingent zugewiesen, bei dessen Überschreitung sie von der Mehrausgabe eine Notensteuer von 5 Prozent per annum an den Staat zu entrichten hat. Das steuerfreie Kontingent der nicht durch den Barvorrat gedeckten Noten, das bei der deutschen Reichsbank 470 Millionen Mark beträgt, war bei der Bank von Japan anfänglich auf 70 Millionen Yen festgesetzt, wurde jedoch 1890 auf 85 Millionen, 1899 auf 120 Millionen Yen erhöht. Während aber bei der Reichsbank die über die Bardeckung hinaus emittierten Noten unbedingt durch diskontierte Wechsel mit mindestens zwei sicheren Unterschriften und höchstens dreimonatlicher Laufzeit gedeckt sein müssen — eine Vorschrift, durch die ein ständiger und rascher Rückfluß von Barmitteln zur Bank gesichert ist —, sind bei der Bank von Japan neben dem Metallvorrat und Wechseln auch Schuldverschreibungen des Staates als Notendeckung zugelassen.

Die tatsächliche Fundierung des Notenumlaufs der Bank von Japan vor dem Kriegsausbruch ergibt sich aus folgenden Durchschnittszahlen für das Jahr 1903:*)

Der Notenumlauf betrug 198,1 Millionen Yen. Es stand ihm ein Barvorrat von 112,5 Millionen Yen in Gold und ein unerheblicher Betrag in Silber gegenüber. Die Golddeckung der Noten stellte sich mithin auf nur 56,8 Prozent. Der Gegensatz zur russischen Reichsbank, deren Golddeckung bei einem beträchtlich größeren Notenumlauf etwa 150 Prozent betrug, ist augenfällig. Der metallisch nicht gedeckte Notenumlauf betrug 77,9 Millionen Yen; es standen ihm an diskontierten Wechseln (inländischen und ausländischen) nur 21,9 Millionen Yen gegenüber, die restlichen 56 Millionen Yen waren durch Lombardforderungen und Effektenbesitz gedeckt. Die bei der Bank unterhaltenen täglich fälligen Guthaben betrugen nur 30,5 Millionen Yen, davon waren 10,6 Millionen Yen private, 19,9 Millionen Yen öffentliche Guthaben. Außerdem hatte die Bank dem Staat ein Darlehen in der durchschnittlichen Höhe von 36,9 Millionen Yen gewährt.

Auch bei der Betrachtung des japanischen Geldumlaufs fällt die Kleinheit der Dimensionen auf. Der gesamte Geldumlauf Japans, einschließlich des metallisch nicht gedeckten Papiergeldes, betrug Ende 1902 nur 326,6 Millionen Yen = 682,5 Millionen Mark; das sind nur etwa 15,2 Mark auf den Kopf der Bevölkerung. Der gesamte Goldbestand im Verkehr und in der Bank erreichte nur die Ziffer von 197,3 Millionen

*) Diese Ziffern sind in der Statistischen Abteilung der deutschen Reichsbank berechnet und mir gütigst zur Verfügung gestellt worden.

Digitized by Google

Yen = 412,4 Millionen Mark oder 9,2 Mark pro Kopf der Bevölkerung. Diese Summen sind verschwindend gegenüber dem Geldumlauf der westlichen Länder. Der Geldumlauf Deutschlands mit seiner um ein Drittel größeren Bevölkerung beträgt zwischen 4½ und 5 Milliarden Mark (etwa 80 Mark pro Kopf der Bevölkerung), sein Goldbestand allein ist auf mindestens 3,2 Milliarden Mark, etwa achtmal so hoch wie derjenige Japans, zu beziffern. Vor allem aber sind Geldumlauf und Goldbestand in Rußland, trotz der gleichfalls jungen geldwirtschaftlichen Entwicklung, weit über das Verhältnis der beiderseitigen Bevölkerungszahl hinaus, größer als in Japan. Rußlands Goldvorrat in Bank und Reichsrentei sowie im Verkehr wird für Ende 1903 auf 1845 Millionen Rubel = 3985 Millionen Mark beziffert, also auf nahezu die zehnfache Höhe des japanischen Goldvorrates; auf den Kopf der Bevölkerung kommen demnach in Rußland etwas über 30 Mark Goldgeld, gegen 9,2 Mark in Japan.

Daneben fällt auf die relativ ungünstige Fundierung der Papierzirkulation, die darauf hinweist, daß die Aufrechterhaltung der Goldwährung in Japan einige Schwierigkeiten macht. Dieser Eindruck wird verstärkt durch die bisherige Entwicklung des Deckungsverhältnisses bei der Bank von Japan, die sich folgendermaßen gestaltete:

Stand am 31. Dezember	Goldumlauf im Verkehr	Notenumlauf der Bank von Japan	Goldvorrat der Bank von Japan	Gesamter Barvorrat der Bank von Japan	Deckung der Noten durch Gold	Deckung der Noten durch Barvorrat
	Millionen Yen				%	%
1895	12,3	180,3	31,5	60,3	17,5	33,5
1896	12,8	198,3	90,9	132,7	45,8	67,0
1897	80,0	226,2	96,9	98,3	42,9	43,5
1898	83,6	197,4	89,6	89,6	45,4	45,4
1899	93,4	250,6	103,1	110,1	41,2	44,0
1900	52,9	228,6	65,3	67,3	28,6	29,4
1901	59,3	214,1	68,9	71,4	32,2	33,2
1902	89,2	232,1	108,1	109,1	46,6	47,0
1903	?	232,9	118,6	121,3	50,9	56,0

Obwohl Japan im Jahre 1899, hauptsächlich zur Aufrechterhaltung eines ausreichenden Goldbestandes, eine Anleihe von 10 Millionen Pfd. Sterl. = etwa 100 Millionen Yen in London aufgenommen hat, war in den Jahren 1900 und 1901 der Goldbestand sowohl im freien Verkehr als auch in der Bank beträchtlich geringer als in den Jahren 1897 und 1898. Die Golddeckung der Bank von Japan ist am 31. Dezember der Jahre 1900 und 1901 geringer gewesen als ein Drittel ihrer Notenausgabe. Die beiden folgenden Jahre haben dann allerdings eine wesentliche Besserung gebracht, die zum Teil durch die im Jahre 1902 in London aufgenommene neue Anleihe, zum Teil durch die günstigere Gestaltung der japanischen Wirtschaftsverhältnisse herbeigeführt worden ist.

Auch für Japan gilt natürlich der Satz, daß die Staatsfinanzen nur im Zusammenhang mit der Gesamtentwicklung der Volkswirtschaft zutreffend beurteilt werden können. In Anbetracht der gewaltigen wirtschaftlichen Umwälzungen, die sich in dem Reiche der aufgehenden Sonne während des letzten Jahrzehnts vollzogen haben, ist dieser Zusammenhang hier sogar von einer ganz besonderen Wichtigkeit.

Digitized by Google

In viel höherem Maße als in Rußland sind in Japan die Voraussetzungen für einen raschen Übergang zur Geldwirtschaft und für die Entwicklung zum Industriestaat gegeben. Vor allem verfügt Japan über eine außerordentlich dichte, arbeitsame, genügsame und anstellige Bevölkerung. Durchschnittlich kommen auf den Quadratkilometer 117 Einwohner gegen etwa 110 in Deutschland, 113 in Italien, 132 in Großbritannien und Irland, 72 in Frankreich und 21 im europäischen Rußland. Dabei ist ein großer Teil Japans unbewohnbares und unkultiviertes Land. Die nördlichste der japanischen Inseln, Yesso, die etwa ein Viertel der Gesamtoberfläche des japanischen Reichs umfaßt, hat z. B. nur 9 Einwohner auf den Quadratkilometer, während in den übrigen Provinzen die Bevölkerungsdichtigkeit bis über 180 Einwohner auf den Quadratkilometer steigt. Die Wirkung dieser starken Bevölkerungsdichtigkeit ist nicht nur, daß für eine Industrie europäischen Stils eine genügende Anzahl von Arbeitskräften zur Verfügung steht, es kommt vielmehr noch hinzu, daß Japan schon seit längerer Zeit den Nahrungsbedarf seiner rasch wachsenden Bevölkerung nicht mehr mit seiner eigenen landwirtschaftlichen Produktion zu decken vermag. Nach der Rohbaumwolle sind Reis und Zucker die weitaus wichtigsten Posten in der Liste der japanischen Einfuhrwaren. Japan sieht sich also in derselben Weise wie die großen europäischen „Industriestaaten" dazu gedrängt, Industrieprodukte zu exportieren, um damit seine Einfuhr an Nahrungsmitteln und Rohstoffen zu bezahlen.

Nimmt man den Reichtum Japans an mineralischen Bodenschätzen, die Gunst seiner Lage und die planmäßige Förderung von Industrie und Verkehr durch die Regierung hinzu, so erscheint es natürlich, daß die Aneignung der europäischen Technik rasche und große Erfolge hervorbrachte. Trotzdem bleiben die wirtschaftlichen Fortschritte, die Japan im letzten Jahrzehnt gemacht hat, derart erstaunlich, daß sie nur aus dem plötzlichen Erwachen eines gewaltigen Expansionstriebes in dem japanischen Volke sich erklären lassen.

Zur Charakterisierung des Entwicklungsgangs der japanischen Volkswirtschaft mögen folgende Angaben dienen:

Der geringe Fortschritt der landwirtschaftlichen Produktion geht daraus hervor, daß von 1893 bis 1903 der Flächeninhalt der Reisfelder nur von 2 734 000 auf 2 800 000 Tan,*) das Ackerland nur von 2 279 000 auf 2 334 000 Tan gestiegen ist. Die Reisernte, die von Jahr zu Jahr großen Schwankungen unterliegt, ist von 37,2 Millionen Koku**) im Jahre 1886 auf 41,4 und 46,9 Millionen Koku in den Jahren 1892 und 1901 gestiegen. Gerste hat in den drei genannten Jahren einen Ertrag von 16,0 Millionen, 15,95 Millionen und 20,6 Millionen Koku geliefert. Die Ernte von Baumwolle ist von 22,4 Millionen Kwan***) auf 12,6 Millionen Kwan 1892 und 4,5 Millionen Kwan 1901 gesunken. Der Ertrag von Tee ist in der ganzen Zeit von 1886 bis 1901 mit etwa 7 Millionen Kwan nahezu stabil geblieben, ebenso die Zuckerproduktion, die 1886 1 450 000 Kwan, 1901 1 377 000 Kwan ergab. Auch der Viehbestand zeigt keine nennenswerte Vermehrung; von 1888

*) ein Tan = 9,917 Ar.
**) ein Koku = 180,4 Liter.
***) ein Kwan = 3,75 kg.

Digitized by Google

bis 1901 hat sich die Zahl der Rinder von 1,0 auf 1,3 Millionen Stück gehoben, die Zahl der Pferde ist mit 1½ Millionen Stück ungefähr gleichgeblieben.

Im schärfsten Gegensatz zu dieser Stabilität der landwirtschaftlichen Produktion stehen die Fortschritte auf dem Gebiete des Bergbaues und der Industrie. Die Zunahme in der Gewinnung der wichtigsten Mineralien kommt in folgenden Zahlen zum Ausdruck:

Produktion von	1886	1892	1901
Gold (kg)	465	700	2 475
Kupfer (Tonnen)	9 774	20 727	27 392
Eisen (Tonnen)	12 987	18 868	70 050
Steinkohle (Tonnen)	1 374 209	3 175 670	8 945 939
Petroleum (1000 Liter)	7 236	12 150	177 477

Der Fortschritt der Produktion erscheint enorm. Die Produktionssteigerung gegenüber den sehr kleinen Ziffern des Jahres 1886 darf jedoch nicht zu einer Überschätzung des absoluten Umfangs, den der japanische Bergbau erreicht hat, verleiten. Auch nach den Ziffern des Jahres 1901 lieferte die japanische Eisengewinnung nur etwa den 110ten Teil der deutschen Eisenproduktion, die 1901 7,8 Millionen Tonnen, 1903 sogar mehr als 10 Millionen Tonnen ergab. Die japanische Kohlengewinnung ergab 1901 nur etwa den 17ten Teil der gleichzeitig in Deutschland geförderten Menge. Um für die Beurteilung des Tempos der japanischen Entwicklung einen Maßstab zu geben, sei daran erinnert, daß die deutsche Eisenproduktion noch im Durchschnitt der Jahre 1861/65 nur 798 000 Tonnen betragen und sich seither auf das 12fache gehoben hat

Unter den eigentlichen Industrien Japans fällt auf die starke Zunahme der Fabrikation von Zündhölzern, deren Wert sich von 1,8 Millionen Yen im Jahre 1889 auf 9,3 Millionen Yen im Jahre 1901 gehoben hat; ferner die Papierfabrikation, deren Erzeugnisse im Jahre 1887 auf ungefähr 5 Millionen Yen, 1901 dagegen auf nahezu 20 Millionen Yen bewertet wurden. Die glänzendste Entwicklung jedoch hat die Textilindustrie, vor allem die Baumwollspinnerei, erfahren. Im Jahre 1888 bestanden in Japan erst 24 Spinnereien mit 113 856 Spindeln und einem jährlichen Baumwollverbrauch von 7780 Tonnen, im Jahre 1901 waren 81 Spinnereien vorhanden mit einer Spindelzahl von 1 181 762 und einem Baumwollverbrauch von 145 000 Tonnen. Der Wert der in Japan hergestellten Gewebe wird für 1886 auf 17,8 Millionen Yen, für 1901 auf 153,6 Millionen Yen angegeben. Diese allerdings erstaunliche Entwicklung kommt im Außenhandel Japans in folgendem Umschwung zum Ausdruck:

	(in 1000 Yen) 1888	1902
Einfuhr von Rohbaumwolle	1 652	78 780
" " Baumwollgarn	13 612	1 748
Ausfuhr von Baumwollgarn	—	19 902

Digitized by Google

In welchem Maße sich die japanische Industrie in ihrer Gesamtheit die technischen Hilfsmittel der europäischen Industrie aneignet, zeigt die Zunahme der Anzahl der Betriebe mit motorischer Kraft von 1967 im Jahre 1896 auf 3381 im Jahre 1902, während gleichzeitig die Betriebe ohne motorische Kraft von 4403 auf 3790 zurückgegangen sind.

Vor allem aber sind verblüffend die Fortschritte, welche die kapitalistische Organisation der westlichen Länder während des letzten Jahrzehnts in Japan gemacht hat. Die Gesamtzahl der Erwerbsgesellschaften (Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften und Genossenschaften) betrug im Jahre 1894 2844 mit einem nominellen Grundkapital von 245 Millionen Yen; bis zum Jahre 1901 ist die Zahl der Gesellschaften auf 8594 mit einem Nominalkapital von 1201 Millionen Yen, von dem 829 Millionen eingezahlt waren, gestiegen. Die Hauptzunahme fällt auf die Jahre unmittelbar nach dem chinesischen Krieg; im Jahre 1896 ist das Kapital der sämtlichen bis dahin vorhandenen Gesellschaften durch Neugründungen und Kapitalerhöhungen mehr als verdoppelt worden. Es fällt schwer, nicht an die Gründungsperiode in Deutschland nach dem französischen Kriege zu denken. Wie hier, so ist auch in Japan der Rückschlag den Übertreibungen der Gründerzeit auf dem Fuß gefolgt. Zahlreiche neugegründete Gesellschaften brachen in kürzester Frist wieder zusammen und die übrigen hatten zum großen Teil schwer um ihre Existenz zu kämpfen. Die oben mitgeteilten Produktionsziffern zeigen jedoch, daß die Krisis die gewaltige Expansion der japanischen Volkswirtschaft nicht hat zurückhalten können.

Wie die gewerbliche Produktion, so haben auch der innere Verkehr, die Schiffahrt und der Handel Japans sich sehr erheblich ausgedehnt. Die Streckenlänge der Eisenbahnen ist von 2333 km im Jahre 1890 auf 6817 km im Jahre 1902 gebracht worden; die Zahl der beförderten Reisenden ist in derselben Zeit von 22,8 auf 111,2 Millionen, die Menge der beförderten Güter von 1 760 000 auf 14 410 000 Tonnen gestiegen. Die ganz besonders beachtenswerte Vergrößerung und Europäisierung der japanischen Handelsmarine wird durch folgende Zahlen illustriert:

	Dampfschiffe		Segelschiffe europ. Bauart		Dschunken	
	Anzahl	Tonnengehalt	Anzahl	Tonnengehalt	Anzahl	Tonnengehalt
1886 . . .	460	100 112	688	60 328	16 757	2 786 818
1895 . . .	827	341 369	702	44 794	17 360	2 960 887
1901 . . .	1395	583 532	4020	336 436	19 758	2 921 565

Die japanische Regierung hat durch die Gewährung von Schiffsbau- und Schiffahrtsprämien insbesondere die Vermehrung der großen Ozeandampfer begünstigt, die im Kriegsfalle als Hilfskreuzer und Transportschiffe Verwendung finden können.

Zum Schluß noch einige Angaben über den auswärtigen Handel.

Stellt man hier die Zahlen der Jahre 1882 und 1902 gegenüber, so erhält man für die Einfuhr eine Zunahme von 29 auf 319 Millionen Yen, für die Ausfuhr eine Zunahme von 38 auf 291 Millionen Yen. Die Steigerung ist, wie die folgende Zahlenreihe zeigt, besonders stark vom Jahre 1894 an.

Digitized by Google

	Millionen Yen			
			Überschuß der	
	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr
1882 . . .	38	29	9	—
1893 . . .	90	88	2	—
1894 . . .	113	117	—	4
1895 . . .	136	129	7	—
1896 . . .	118	172	—	54
1897 . . .	163	219	—	56
1898 . . .	166	278	—	112
1899 . . .	215	220	—	5
1900 . . .	204	287	—	83
1901 . . .	252	256	—	4
1902 . . .	258	272	—	14
1903 . . .	291	319	—	28

Was die Gesamtentwicklung des japanischen Außenhandels anlangt, so muß — wie bei allen Wertangaben in japanischem Gelde — stets der Umstand in Betracht gezogen werden, daß der japanische Yen in den letzten Jahrzehnten eine sehr erhebliche Entwertung gegenüber dem Gelde der Goldwährungsländer erfahren hat. Korrespondierend mit dieser Entwertung sind in Japan die Preise für die wichtigsten Einfuhr- und Ausfuhrwaren sehr erheblich gestiegen, teilweise auf das Doppelte und mehr. So ist der Preis des Reises von 4,71 Yen per Koku im Jahre 1887 auf 11,47 Yen im Jahre 1901 in die Höhe gegangen. Der Preis der Importbaumwolle ist in derselben Zeit von 16,64 Yen pro 100 Kin*) auf 25,74 Yen, der Preis des importierten Baumwollgarns von 31,04 Yen per 100 Kin auf 54,48 Yen gestiegen, während auf dem Weltmarkt die Preise von Baumwolle und Baumwollgarn nicht unerheblich zurückgegangen sind. Auch die Arbeitslöhne in Landwirtschaft und Gewerbe sind in dem bezeichneten Zeitraum im großen Durchschnitt mindestens auf das Doppelte gestiegen. Ein großer Teil der Zunahme in dem japanischen Außenhandel, wie sie sich in den Wertangaben in Yen ausdrückt, kommt also auf Rechnung der Entwertung des japanischen Geldes, die sich allmählich in einer Steigerung der Preise und Löhne durchgesetzt hat. Immerhin ist das, was auch nach diesem Abschlag an Zuwachs noch bleibt, erstaunlich genug.

Von noch größerem Interesse als die Zunahme des Gesamthandels ist jedoch die von der Zeit des chinesisch-japanischen Krieges an eingetretene Verschiebung in der Handelsbilanz. Die Zeit des ruhigen wirtschaftlichen und finanziellen Fortschritts in den Jahren 1881 bis 1893 hatte regelmäßige Ausfuhrüberschüsse gebracht, die im Jahre 1892 den Wert von 20 Millionen Yen nahezu erreichten. Vom Jahre 1896 an dagegen überwiegt ständig die Einfuhr, zeitweise um Summen, die für japanische Verhältnisse sehr beträchtlich sind. Darin kommt zum Ausdruck, daß Japan aus eigener Kraft den wirtschaftlichen und finanziellen Anforderungen jener Jahre nicht

*) 1 Kin = 0,6 kg.

Digitized by Google

gewachsen war. Ebenso wie der Staat sich zum Zweck der Aufbringung der Mittel für seine gewaltigen Rüstungen an den Londoner Geldmarkt wenden mußte, ebenso war die japanische Volkswirtschaft außer stande, die für die Reorganisation von Wehrkraft und Volkswirtschaft erforderlichen Gegenstände selbst im ganzen Umfang herzustellen oder den Teil, der aus dem Auslande bezogen werden mußte, mit Ausfuhrwaren zu bezahlen. Soweit das Erträgnis der im Ausland aufgenommenen Anleihen zur Bezahlung der Mehreinfuhr, die sich von 1896 bis 1903 auf insgesamt 355 Millionen Yen belief, nicht ausreichte, mußte entweder Edelmetall abfließen oder der Kredit des Auslandes auch von den privaten Unternehmungen in Anspruch genommen werden. So erklären sich aus der gewaltigen Anspannung der Staatsfinanzen und der Volkswirtschaft Japans die Schwierigkeiten, mit denen die Erhaltung einer soliden Fundierung der neubegründeten Goldwährung zu kämpfen hatte. So erklärt es sich ferner, daß die Japaner sich im Laufe der letzten Jahre genötigt sahen, mit ihrer Zurückhaltung gegenüber dem fremden Kapital einigermaßen zu brechen. Nur in der allerersten Zeit des neuen Systems und der intensiven Berührung mit der europäischen Kultur hatte Japan Anleihen auf dem englischen Markte aufgenommen: später dagegen suchte man sich von dem ausländischen Kapital in dem Maße unabhängig zu halten, daß für Fremde der Erwerb von Aktien von Eisenbahngesellschaften, Banken, industriellen Unternehmungen usw. verboten wurde. Die in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts aus den eben angedeuteten Gründen hervorgegangene Geldknappheit, verbunden mit der Gefährdung der Goldwährung, hat nicht nur den japanischen Staat zur Aufnahme der Sterlinganleihe von 1899 und der weiteren Anleihe von 1902 in London genötigt, sondern auch zu einer teilweisen Aufhebung des Verbots der Übertragung von Aktien japanischer Unternehmungen an Ausländer geführt.

Die Vergleichung dieser Entwicklung Japans in den letzten Jahren vor dem Kriege mit derjenigen Rußlands ist außerordentlich interessant. Während Rußland bis unmittelbar vor dem Kriegsausbruch ungestört an der fortschreitenden Konsolidierung seiner Finanzverhältnisse arbeitete, während die russische Volkswirtschaft auch in den Zeiten der industriellen Krisen und der Mißernten einen Ausfuhrüberschuß abwarf, der für die Begleichung seiner Zahlungsverpflichtungen an das Ausland mehr als ausreichend war, während es Rußland insbesondere gelungen ist, zur Sicherung seiner Währung und als eventuelle Kriegsreserve einen gewaltigen Goldbestand anzusammeln und zu erhalten, hat Japan für die Durchführung seines Rüstungsprogramms und für die Ausstattung seiner Industrie seine finanziellen und wirtschaftlichen Kräfte bereits seit Jahren nahezu bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit angespannt; es hat sich genötigt gesehen, seine Verschuldung, namentlich seine Verschuldung an das Ausland, beträchtlich zu steigern und die Grundlage seines Kredits, seine Währung, einer starken Belastungsprobe auszusetzen. Kurz: für Japan hat der Krieg in finanzieller Beziehung nicht erst im Februar 1904, sondern schon einige Jahre früher begonnen.

Digitized by Google

II.

Die Wege, auf denen ein moderner Staat die für die Durchführung eines Krieges erforderlichen Mittel bereitstellen kann, sind im wesentlichen folgende:

1.) Zunächst versteht es sich von selbst, daß die etwa vorhandenen freien Bestände der Staatskasse und verfügbaren Fonds für die Kriegsausgaben in Anspruch genommen werden.

2.) Ferner kommt in Betracht eine Änderung des Wirtschaftsplans für den Staatshaushalt, sei es, daß durch Erhöhung der Besteuerung und Erschließung neuer Einnahmequellen der Staatskasse neue Mittel für den Krieg zugeführt werden, sei es, daß durch Zurückstellung von nicht dringlichen Aufwendungen ein Teil der im Budget für andere Zwecke bestimmten Mittel für den Krieg frei gemacht wird.

3.) Da jedoch die enormen Kosten eines modernen Krieges unmöglich aus vorhandenen Beständen und laufenden Einnahmen voll gedeckt werden können, wird die Inanspruchnahme des Kredits zur Notwendigkeit. In allen neueren Kriegen haben die beteiligten Staaten sich genötigt gesehen, mit der Ausgabe verzinslicher Schuldverschreibungen an den Geldmarkt heranzutreten, und zwar meist nicht nur an den Geldmarkt des eigenen Landes, sondern an den sogenannten „internationalen Geldmarkt"; sogar das kapitalreiche England, das als das Herz des internationalen Geldmarktes gilt, hat es während des Burenkrieges und der chinesischen Wirren im Jahre 1900 für rätlich gehalten, sich mit einem Teil seines Kreditbegehrs an die Vereinigten Staaten zu wenden.

4.) Neben der Aufnahme von Anleihen im eigentlichen Sinn („öffentlichen Anleihen") ist von besonderer Wichtigkeit die Inanspruchnahme des Kredits der großen Notenbanken, die einmal in ihren Fonds für die Noteneinlösung regelmäßig über große Bestände von Metallgeld verfügen, anderseits auf Grund ihres Notenrechtes im stande sind, in Form von Banknoten dem Staate sofort erhebliche Summen zur Verfügung zu stellen. Nahe verwandt damit ist die Ausgabe von Papiergeld durch den Staat selbst. Das Zurückgreifen auf die Barbestände einer großen Notenbank und auf deren Notenausgabe sowie die Ausgabe von Papiergeld ist von einer so einleuchtenden Bequemlichkeit, daß dieses Mittel seit dem Aufkommen papierner Geldzeichen und der Entstehung der großen Notenbanken im Kriegsfalle stets in großem Umfang, meist sogar an erster Stelle, in Bewegung gesetzt worden ist. Es hat die Münzverschlechterung, zu der die Staaten früher in Finanznöten gegriffen haben, abgelöst; aber das neue Mittel ist, wenn es nicht mit der äußersten Vorsicht gehandhabt wird, nicht minder eine Geldverschlechterung, wie die früher geübte Ausprägung des Metallgeldes mit einem geringeren Feingehalt: Die Verringerung der Bardeckung bei der gleichzeitigen Erweiterung der Papierzirkulation stellt die Einlösbarkeit der papiernen Umlaufsmittel und damit die Aufrechterhaltung der Valuta, dieser Grundlage des Staatskredits, in Frage. Darin liegt die große Gefahr dieses bequemsten Mittels der Geldbeschaffung. Rußland und Japan haben in ihrer finanziellen Vergangenheit beide die schweren Nachteile der Papierwährung am eigenen Leibe gespürt und unter großen Opfern das in früheren Zeiten direkt und durch bankmäßige Vermittlung ausgegebene Papiergeld wieder beseitigt. Gleichwohl ist nicht daran zu denken, daß die Inanspruch-

Digitized by Google

nahme des Metallbestandes der großen Zentralbanken und der Notenpresse als Mittel der Geldbeschaffung in Kriegszeiten ausgeschaltet werden wird. Denn einmal ist die Anwendung dieses Mittels innerhalb gewisser Grenzen möglich, ohne daß die geschilderten Gefahren heraufbeschworen werden; innerhalb dieser Grenzen, für deren Abmessung es ein untrügliches Kriterium allerdings nicht gibt, wird kein Staat auf die großen Vorteile der Inanspruchnahme einer Notenbank oder der Papiergeldausgabe, auf die Leichtigkeit, Billigkeit und Promptheit der Geldbeschaffung, verzichten wollen, umsoweniger, je größer die Schwierigkeiten, je ungünstiger die Bedingungen und je größer der Zeitverlust bei der Aufnahme von Anleihen auf dem Geldmarkte ist. Außerdem aber gilt auch hier die Wahrheit, daß die Not Eisen bricht: wenn die übrigen Mittel der Geldbeschaffung nicht mehr ausreichen, dann muß schließlich auch die metallische Währung der Erhaltung des Staates geopfert werden.

In der zweckmäßigen Kombination der verschiedenen Mittel der Geldbeschaffung, in der Anwendung eines jeden einzelnen zur richtigen Zeit und im richtigen Umfang, liegt die Kunst der finanziellen Kriegführung. In den folgenden Ausführungen sollen nach diesen Gesichtspunkten die von Rußland und Japan bisher ergriffenen finanziellen Kriegsmaßnahmen dargestellt werden.

* * *

Die finanzielle Situation Rußlands zu Beginn des Krieges war — wie kurz wiederholt werden möge — in ihren wichtigsten Zügen folgende:

Der freie Barbestand der Reichsrentei bezifferte sich nach den Berechnungen des Finanzministers für den 1. Januar 1904 auf 312 Millionen Rubel. Das Budget für 1904 sah an ordentlichen Ausgaben 1966,5 Millionen, an außerordentlichen Ausgaben, die nahezu ausschließlich für Eisenbahnzwecke bestimmt waren, 212,2 Millionen, zusammen 2178,7 Millionen Rubel Ausgaben vor. Von diesen waren 1982,9 Millionen durch die ordentlichen Einnahmen und den Ertrag aus der ewigen Einlage bei der Reichsbank gedeckt, während der fehlende Betrag von 195,8 Millionen Rubel auf den freien Bestand der Reichsrentei angewiesen wurde, der sich dadurch auf etwa 116 Millionen verringert hätte.

Die Staatsschuld bezifferte sich Anfang 1904 auf 6636 Millionen Rubel; sie hatte sich im Laufe der letztvergangenen Jahre nur langsam und in beträchtlich geringerem Umfange als das ihr gegenüberstehende produktive Staatsvermögen vermehrt.

Der Goldbestand der Reichsbank und der Reichsrentei wird für Ende 1903 auf 1058 Millionen Rubel angegeben. Die russische Reichsbank allein verfügte am 1./14. Januar 1904 über einen Kassenbestand in Gold von 732,9 Millionen Rubel und über 169,1 Millionen Rubel in Goldwechseln und Goldguthaben im Ausland,*)

*) Bei der Berechnung dieses Betrages sind hier, ebenso wie in der folgenden Darstellung, die im Umlauf befindlichen Goldwechsel auf das Ausland, aus denen die Bank selbst zur Zahlung verpflichtet ist (Passivposten „Traites sur l'étranger") in Abrechnung gebracht; am 1./18. Januar 1904 betrugen die Goldguthaben im Ausland 166,6 Millionen Rubel, die im Besitz der Bank befindlichen Goldwechsel auf das Ausland 8,2 Millionen, die im Umlauf befindlichen Goldwechsel auf das Ausland, aus denen die Bank verpflichtet war, 5,7 Millionen.

Digitized by Google

zusammen also über 902,0 Millionen Rubel in Gold und jederzeit realisierbaren Goldforderungen. Ihr Notenumlauf belief sich an demselben Tage nur auf 578,7 Millionen Rubel; er war also mit etwa 156 Prozent durch Gold gedeckt, und die Bank hätte ihre Notenausgabe auf Grund der gesetzlichen Vorschriften, die ihr die Ausgabe von Banknoten bis zur Höhe von 300 Millionen Rubel über ihren Goldvorrat hinaus gestatten, bis auf etwa 1200 Millionen Rubel, also um etwa 625 Millionen Rubel, ausdehnen können. Die täglich rückzahlbaren öffentlichen Guthaben bei der Bank stellten sich auf 635,1 Millionen Rubel.

In Anbetracht des sehr erheblichen Goldbestandes der Bank, der innerhalb des Rahmens der bankgesetzlichen Vorschriften eine Erhöhung der Notenausgabe um mehr als das Doppelte gestattete, mußte die Beschaffung der für den Krieg zunächst erforderlichen Mittel im Wege der Entnahme von Gold oder Noten aus der Bank besonders nahe liegen. Der russische Staatsschatz brauchte zu diesem Zweck nicht einmal den Kredit der Bank direkt in Anspruch zu nehmen, sondern konnte sich damit begnügen, größere Beträge aus seinem bei der Bank stehenden Guthaben zu entnehmen.

Die russische Finanzverwaltung hat jedoch in dem bisherigen Verlauf des Krieges bei verschiedenen Gelegenheiten zu erkennen gegeben, daß sie ohne zwingende Notwendigkeit nicht gewillt ist, von diesem Mittel einen ausgiebigen Gebrauch zu machen. In einer offiziellen Auslassung, die der Petersburger „Regierungsbote" am 13. Mai 1904 veröffentlichte, wird über diesen Punkt folgendes ausgeführt:

„. . . So verführerisch auch auf den ersten Blick die Möglichkeit erscheinen könnte, die gesamten Kriegskosten einzig und allein mit den Mitteln zu bestreiten, welche durch die normale Elastizität des Notenumlaufs geliefert werden könnten, so glaubt doch das Finanzministerium, sich dieses Weges nicht bedienen zu dürfen. Die Klugheit gebietet, vor allem in Kriegszeiten, die verfügbaren Mittel nicht zu erschöpfen; sie macht es zur Pflicht, den Bestand eines Geldsystems nicht in Frage zu stellen, das mit so vieler Mühe aufgebaut worden ist und von dem das wirtschaftliche und finanzielle Gedeihen des Landes abhängig ist."

Wir werden im weiteren Verlauf der Darstellung sehen, wie weit sich die russische Regierung bisher an den Grundsatz, die Bank nicht in Anspruch zu nehmen, gehalten hat.

Die erste Maßnahme, welche die russische Finanzverwaltung zur Deckung der Kriegserfordernisse ergriff, bestand darin, daß sie den freien Bestand der Reichsrentei für die Kriegsausgaben zur Verfügung stellte und daß sie durch eine nachträgliche Änderung des Budgets für 1904 diesen Bestand erhöhte. Die Maßnahme wurde in einer Mitteilung des „Regierungsboten" folgendermaßen erläutert:

Es sei für zweckmäßig befunden worden, vorläufig für die Kriegszwecke den freien Bestand der Reichsrentei zur Verfügung zu stellen, ohne auf andere Quellen zurückzugreifen, außerdem aber durch Streichungen im Budget für 1904, besonders in den Ausgaben der Zivilressorts, die Mittel der Reichsrentei zu vergrößern. Eine Spezialkonferenz habe Vorschläge ausgearbeitet, die nach der Billigung durch die Minister im Reichsrat geprüft und am 6./19. März vom Kaiser sanktioniert worden seien. Der leitende Gedanke bei der Einschränkung der Ausgaben sei gewesen, dieselben

ausschließlich auf neue Unternehmungen und Maßnahmen zu erstrecken, die ohne Störung des gewöhnlichen Ganges des öffentlichen Lebens und ohne die Verletzung irgend welcher Rechtsansprüche unterlassen werden könnten.

Die Gesamtsumme der Streichungen beziffert sich auf 134,4 Millionen Rubel; davon entfallen auf die bereits in den Vorjahren eröffneten Kredite 18,8 Millionen, auf das Budget von 1904 kommen 115,5 Millionen Rubel. Die wichtigsten Streichungen beziehen sich auf Eisenbahnbauten, bei denen ein Betrag von 55 Millionen Rubel von den ursprünglich vorgesehenen Ausgaben abgesetzt worden ist. Von den Streichungen im Budget für 1904 kommen 60 Millionen Rubel auf die ordentlichen, 55 Millionen Rubel auf die außerordentlichen Ausgaben. In Verhältniszahlen betragen die Streichungen für das Gesamtbudget 5,3 Prozent, für die ordentlichen Ausgaben 3 Prozent, für die außerordentlichen Ausgaben 26 Prozent. Auch nach diesen Streichungen bleiben die für 1904 angesetzten ordentlichen Ausgaben immer noch um 26 Millionen höher als nach dem Anschlag für 1903.

Zu ähnlichen Maßnahmen hat Rußland bisher in Kriegszeiten stets gegriffen. So wurde z. B. im Jahre 1812 angeordnet, daß alle öffentlichen Bauten und alle Kreditgewährung an Private unterbleiben sollten. Auch der Krimkrieg, der türkische Krieg und zuletzt die chinesischen Wirren im Jahre 1900 haben Anlaß zu einer Einschränkung der in das Budget eingestellten Ausgaben gegeben.

Neben der Vermehrung des verfügbaren Kassenbestandes der Reichsrentei um den Betrag der Herabsetzung der Ausgaben ist eine weitere Vermehrung dadurch eingetreten, daß der vorläufige Kassenausweis für das Rechnungsjahr 1903 einen größeren Überschuß der ordentlichen Einnahmen über die ordentlichen Ausgaben brachte, als er bei der Berechnung des verfügbaren Bestandes der Reichsrentei in dem Budgetbericht des Finanzministers für 1904 angesetzt worden war. Auf Grund dieses Kassenausweises ist der am 1. Januar 1904 nach Deckung der ursprünglich vorgesehenen Ausgaben für 1904 zur Verfügung stehende Bestand der Reichsrentei auf mehr als 132 Millionen Rubel berechnet worden. Durch die erwähnte Änderung des Budgets wurde mithin der verfügbare Bestand auf 266 Millionen Rubel gebracht.*) Ferner erwähnt die offizielle Veröffentlichung im „Regierungsboten" vom 13. Mai, daß auf Grund spezieller Dekrete verschiedene Summen in der Gesamthöhe von 14 Millionen Rubel den Einnahmen zuzuschlagen seien, und daß in den ersten Monaten des Jahres 1904 die effektiven Einnahmen den Voranschlag überschritten hätten. Infolgedessen könne man, ohne daß es nötig wäre, andere Umstände, welche zu einer weiteren Vermehrung beitragen würden, in Rechnung zu ziehen, den Gesamtbetrag der für die Kriegszwecke verfügbaren Mittel auf mehr als 300 Millionen Rubel veranschlagen.

So ansehnlich dieser Betrag (in deutschem Geld etwa 650 Millionen Mark) erscheint, so mußte von vornherein klar sein, daß ein Krieg von einiger Dauer mit diesen Mitteln allein nicht geführt werden konnte. Die Kosten des Krieges werden allerdings sehr verschieden taxiert. Die Tatsache, daß der Transport von Truppen

*) Die „Frankfurter Zeitung" berechnete am 17. April auf Grund des vorläufigen Kassenabschlusses und der Änderung des Budgets für 1904 den verfügbaren Bestand der Reichsrentei auf 273 bis 300 Millionen Rubel.

Digitized by Google

und Kriegsmaterial auf gewaltige Entfernungen hin erfolgen muß, ist einerseits geeignet, eine erhebliche Verteuerung der Operationen herbeizuführen, anderseits wird von offiziöser Seite darauf hingewiesen, daß der Krieg auf russischem Territorium geführt wird, und daß für einen nicht unerheblichen Teil der Kriegsausgaben, namentlich für die Bahnfrachten, die Regierung selbst wieder der Empfänger ist. Teilweise lauten die Schätzungen der durch den Krieg entstandenen Mehraufwendungen für das Heer auf 1 Million Rubel, für die Flotte auf ½ Million Rubel pro Tag, wozu noch die Aufwendungen für Material- und Munitionsersatz zu rechnen seien, so daß die Kriegsausgaben mit 60 Millionen Rubel pro Monat niedrig veranschlagt wären.*) Von anderen Seiten wird das monatliche Kriegserfordernis auf 80 bis 100 Millionen Rubel veranschlagt.**) Eine Petersburger offiziöse Mitteilung bezifferte die vom Beginn der Feindseligkeiten bis zum 5. April bewirkten Kriegsausgaben auf 92½ Millionen Rubel und veranschlagte den bis zum Juni erforderlichen Betrag auf 200 Millionen.***) Nach einer weiteren Mitteilung im „Regierungsboten" vom 5./18. August bezifferten sich bis zum 16. August die allen Ressorts für Kriegszwecke eröffneten Kredite auf insgesamt 257½ Millionen Rubel.

Es war für die russische Regierung ein ganz selbstverständliches Gebot der Vorsicht, daß sie sich beizeiten nach Mitteln zu einer weiteren Verstärkung der ihr für den Krieg zur Verfügung stehenden Beträge umsah. Da man die Inanspruchnahme der russischen Reichsbank aus den bereits dargestellten Gründen von der Hand wies, blieb nur die Aufnahme einer Anleihe. Vor die Frage der Aufnahme einer Anleihe im Inland oder Ausland gestellt, entschied sich Rußland zunächst für eine ausländische Anleihe.

Noch im türkischen Kriege hatte Rußland eine andere finanzpolitische Taktik verfolgt. Damals hatte man zur Deckung der Kriegsbedürfnisse, abgesehen von einer Einschränkung der im Budget vorgesehenen Ausgaben, zunächst die Notenpresse in Bewegung gesetzt. Die Finanzverwaltung ließ sich von der Reichsbank unverzinsliche Vorschüsse gewähren, und die Reichsbank emittierte zu diesem Zweck als „temporär" bezeichnete Kreditbillette bis zu einem Betrage von nahezu einer halben Milliarde Rubel. Daneben wurden allerdings auch öffentliche Anleihen aufgenommen, aber nur im Inland selbst, nämlich die sogenannten Orientanleihen, die auf Kreditrubel lauteten und mit fünfprozentiger Verzinsung ausgestattet waren; von diesen Anleihen wurden 200 Millionen Rubel im Frühjahr 1877 und je 300 Millionen Rubel im Herbst 1878 und im Frühjahr 1879 ausgegeben.

Wenn die russische Regierung sich im gegenwärtigen Falle entschied, ihre bereiten Bestände durch die Aufnahme einer Anleihe im Ausland zu vergrößern, so war dafür wohl bestimmend einmal die Rücksichtnahme auf den inneren Geldmarkt Rußlands, der teils noch unter den Nachwirkungen der Krisis von 1900/02 zu leiden, teils infolge der natürlichen Wirkungen des Krieges mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat; insbesondere war zu berücksichtigen, daß in der ersten Zeit des Kriegsausbruchs

*) Raphaël-Georges Lévy in der „Revue des deux Mondes".
**) „Frankfurter Zeitung" vom 17. April 1904, erstes Morgenblatt.
***) „Economiste Européen" vom 22. April 1904.

Digitized by Google

beträchtliche Posten von russischen Werten, die sich bis dahin im Ausland befunden hatten, nach Rußland zurückgeflossen waren und von dem russischen Markt hatten aufgenommen werden müssen. Ferner sprach für die Aufnahme einer Auslandsanleihe die Tatsache, daß ein nicht unbeträchtlicher Teil der Kriegsausgaben im Ausland geleistet werden muß, so die Zahlungen für den Ankauf von Schiffen, von Proviant und Kriegsmaterial jeder Art. Dazu kommt die Steigerung der Zahlungsverpflichtungen der russischen Volkswirtschaft an das Ausland, die der Krieg im Gefolge haben muß. Der außerordentliche Bedarf an Proviant und Pferden für das Heer ist geeignet, die Ausfuhr an diesen Dingen einzuschränken, während der Bedarf an Kriegsmaterial anderer Art die Einfuhr vergrößert. Schon um zu vermeiden, daß aus dieser Verschiebung der Zahlungsbilanz zuungunsten Rußlands ein starker Goldabfluß und eine Bedrohung der Goldwährung entstehe, mußten die russische Reichsbank oder die Reichsrentei dem Markte Wechsel auf das Ausland zur Verfügung stellen. Das ist namentlich in den ersten Monaten nach dem Kriegsausbruch in großem Umfang geschehen.*) Diese Wechselziehungen mußten natürlich eine Verminderung der Auslandsguthaben herbeiführen. In der Tat ist der Bestand der russischen Reichsbank an Auslandswechseln und an Guthaben im Ausland von 169,1 Millionen Rubel am 1./14. Januar 1904 bis auf 39,9 Millionen am 16./29. Mai herabgegangen. Offiziell wurde der aus den Wechseltransaktionen entstandene Abgang vom Auslandsguthaben der Bank für die erste Hälfte des Jahres 1904 auf 57,6 Millionen Rubel angegeben.**)

Von den ausländischen Geldmärkten kam für die Aufnahme einer größeren russischen Kriegsanleihe aus verschiedenen Gründen in erster Reihe der französische Markt in Betracht. Neben den politischen Beziehungen und der Willigkeit, mit der bisher das französische Kapital enorme Beträge von russischen Werten absorbiert hatte, fiel ins Gewicht, daß um die Zeit, zu der Rußland dem Gedanken der Aufnahme einer Auslandsanleihe näher trat, in Paris der Geldstand beträchtlich flüssiger war als etwa in Deutschland; der englische und amerikanische Markt aber erscheinen für Rußland aus politischen Gründen verschlossen. Frankreich hatte seit Monaten erhebliche Zuflüsse von Gold erhalten, einmal dadurch, daß die französischen Geldgeber allmählich ihre in England seit dem südafrikanischen Kriege kurzfristig ausgeliehenen Gelder, die sich zeitweise auf 40 Millionen £ belaufen haben sollen,***) zurückzogen, ferner infolge der Ablösungszahlungen der Vereinigten Staaten für den Panamakanal (etwa 200 Millionen Franken). Trotz des flüssigen Geldstandes hat natürlich der Krieg und sein bisher für Rußland ungünstiger Verlauf die Bedingungen, unter denen der französische Markt bereit war, Rußland seine Mittel im Wege des Kredits zur Verfügung zu stellen, sehr erheblich erschwert. Während sich der Kurs der russischen vierprozentigen Rente im letzten Jahre ungefähr auf der Parität gehalten hatte und noch im Juli 1903 in Paris 173 Millionen Franken russischer vierprozentiger Eisenbahnobligationen zu Pari aufgelegt worden waren, hatte sich der Kurs der vierprozentigen

*) Vergl. „Frankfurter Zeitung" vom 10. Februar 1904, Abendblatt.
**) „Frankfurter Zeitung" vom 20. August 1904, erstes Morgenblatt.
***) Londoner „Economist" vom 14. Mai 1904, Pariser Korrespondenz.

Digitized by Google

Rente unmittelbar vor dem Kriegsausbruch bis auf 96 und dann bis Ende April auf wenig über 92 gesenkt. Die bloße Tatsache, daß Rußland mit einer neuen großen Anleihe an den Markt herantrat, mußte den Kurs der russischen Staatspapiere noch weiter drücken. Diesen Verhältnissen hatte Rußland Rechnung zu tragen.

Die russische Finanzverwaltung sträubte sich nicht, dem französischen Bankkonsortium, mit dem sie im April Verhandlungen über die Aufnahme einer Anleihe einleitete, den durch die Verhältnisse gebotenen Zinssatz zu bewilligen und ihm außerdem die durch das mit der Begebung der Anleihe verbundene Risiko gerechtfertigten Vorteile zuzugestehen. Ein solches Anpassen an die Verhältnisse des Marktes und ein weites Entgegenkommen gegenüber den für die Unterbringung einer Anleihe unentbehrlichen Finanzinstituten gehört zu den Traditionen der russischen Finanzpolitik, die es mit dieser Praxis verstanden hat, sich um den Preis momentaner Opfer dauernde Vorteile zu sichern. Das in der „Neuen freien Presse" vom 6. Mai 1904 wiedergegebene Urteil des Leiters eines Londoner Welthauses, die russische Regierung sei die einzige, die es verstehe, mit den Banken in ganz großem Stil zu arbeiten, ist nicht vereinzelt.

Anderseits war die russische Finanzverwaltung nicht gewillt, sich die Zahlung des durch die Ungunst der augenblicklichen Verhältnisse bedingten hohen Zinsfußes für eine lange Reihe von Jahren aufzuerlegen. Zu diesem für die Kontrahierung einer kurzfristigen Anleihe sprechenden Gesichtspunkt kam hinzu, daß die russische Regierung nach Möglichkeit verhindern mußte, daß die neue Anleihe lediglich zu einem Austausch der alten gegen die neuen Titres führe. Die Gefahr lag nahe, daß die Besitzer der alten niedriger verzinslichen russischen Schuldverschreibungen suchen würden, sich dieser zu entäußern, um die neuen höher verzinslichen Papiere zu kaufen. Ein solcher Austausch hätte sich natürlich nicht ohne einen starken Druck auf den Kurs der russischen Werte und ohne eine nachhaltige Schädigung des russischen Kredits vollziehen können. In gewissem Umfang konnte dieser Gefahr gleichfalls durch die Ausgabe einer kurzfristigen, nach wenigen Jahren zu Pari zurückzahlbaren Anleihe vorgebeugt werden; denn solche kurzfristigen Schatzanweisungen können infolge der nahe bevorstehenden Rückzahlung zu 100 auch bei einer erheblichen Besserung der Kreditverhältnisse des schuldnerischen Staates nicht wesentlich über die Parität hinaus steigen. Wenn sie mit einer den augenblicklichen Umständen angemessenen Verzinsung ausgestattet und zu einem nahe an die Parität herankommenden Kurs auf den Markt gebracht werden, können ihre Erwerber nicht auf eine Kurssteigerung rechnen, wie sie für die langfristigen Anleihen nach der Wiederherstellung des Friedens mit einiger Sicherheit zu erwarten ist. Die Besitzer alter russischer Anleihen würden sich mithin, wenn sie diese zum Zweck der Erwerbung von neuen Schatzanweisungen verkaufen würden, der Hoffnung begeben, die an den ersteren seit dem Kriegsausbruch erlittenen Kursverluste durch eine spätere Kurssteigerung wieder einzubringen.

Diese Erwägungen haben die russische Finanzverwaltung bestimmt, von der Aufnahme einer langfristigen Anleihe abzusehen und die benötigten Mittel durch die Ausgabe von kurzfristigen Schatzscheinen aufzubringen, deren spätere Ersetzung durch eine langfristige Anleihe in Aussicht genommen wurde. (Ukas vom 30. April [13. Mai] 1904).

Digitized by Google

Diese neuen Schatzscheine, deren Gesamtbetrag auf 300 Millionen Rubel = 800 Millionen Franken festgesetzt wurde, lauten auf Beträge von 187,50 Rubel = 500 Franken und 1875 Rubel = 5000 Franken.*) Die 5 Prozent per annum betragenden Zinsen sind halbjährlich zahlbar und laufen vom 1./14. Mai 1904 an. Die Schatzscheine sind am 1./14. Mai 1909 einzulösen; eine frühere Kündigung ist ausgeschlossen. Zinsen und Kapital sind in Rußland in Rubel, in Frankreich in Franken zahlbar. Zins- und Kapitalzahlungen sind von jeder russischen Steuer befreit. Die Schatzscheine sind ferner mit einigen besonderen Vorrechten ausgestattet; sie sollen bei Lieferungen an die Krone und bei der Sicherstellung von Akzise- und Zollzahlungen zu einem Kurs, der nicht geringer als 95 Prozent sein darf, als Kaution genommen werden, und ihren Inhabern ist nicht nur auf die für das Jahr 1909 zum Zweck der Rückzahlung der Schatzscheine aufzunehmende langfristige Anleihe, sondern auf alle bis zum 1./14. Mai 1909 in Frankreich etwa zur Begebung gelangenden russischen Anleihen ein Vorzugsanspruch eingeräumt worden.

Das Bankensyndikat unter der Führung der Banque de Paris et des Pays-Bas, des Crédit Lyonnais und des Bankhauses Hottinguer & Co. hat von den Schatzscheinen 400 Millionen Franken fest übernommen und für die übrigen 400 Millionen Franken sich die Option vorbehalten, ein Recht, von dem es inzwischen Gebrauch gemacht hat. Der Preis, zu dem die Schatzscheine dem Publikum angeboten werden sollten, wurde auf 99 Prozent festgesetzt; den am Syndikat beteiligten Banken wurde die Anleihe mit 97½ Prozent angerechnet, doch übernahm die russische Regierung gleichzeitig die Vergütung der Emissionsspesen mit 2 Prozent, so daß sich der Reinerlös für die russische Regierung nur auf 95½ Prozent stellte. Für diese stellt sich mithin, in Anbetracht der nach fünf Jahren zu bewirkenden Rückzahlung zu Pari, die effektive Verzinsung dieser Papiere auf nahezu 6 Prozent.

Das französische Kapital hat den immerhin erheblichen Betrag von 800 Millionen Franken mit einer geradezu erstaunlichen Leichtigkeit absorbiert. Die an dem Syndikat beteiligten Banken hatten nicht nötig, mit den Schatzscheinen an den offenen Markt heranzutreten, sie haben sie vielmehr unter der Hand bei ihrer Kundschaft untergebracht. Höchstens der achte Teil, also etwa 100 Millionen Franken, sollen für ausländische Rechnung aufgekauft worden sein. Ein vorübergehender Druck auf den Kurs der russischen Werte hat sich allerdings nicht vermeiden lassen, namentlich da die Begebung der Schatzscheine mit den Nachrichten über wesentliche Erfolge der japanischen Landarmee zusammenfiel.

Für Rußland bedeutet die neue Anleihe eine Vermehrung der Staatsschuld um etwa 4½ Prozent und eine Erhöhung des jährlichen Erfordernisses für den Dienst der Staatsschuld um 15 Millionen Rubel = etwa ¾ Prozent der nach dem modifizierten Budget für 1904 vorgesehenen Ausgaben.

Durch die Anleihe sind die für den Krieg verfügbaren Mittel von 300 auf ungefähr 600 Millionen Rubel gesteigert worden. Ein Teil des Erlöses der Anleihe ist offenbar dem auswärtigen Goldguthaben der russischen Reichsbank zugeführt worden,

*) Nach einer Mitteilung des Londoner „Economist" sollte der Gegenwert der Anleihe in drei gleichen Raten im Mai und September 1904 und im Januar 1905 gezahlt werden.

Digitized by Google

das sich — einschließlich des Bestandes an Auslandswechseln — von 39,9 Millionen Rubel am 16./29. Mai auf 108,7 Millionen Rubel am 8./21. Juni gehoben hat. Wie zu der Zeit, als die Verhandlungen über die neue Anleihe noch schwebten, wiederholt erklärt worden ist, besteht nicht die Absicht, einen irgend erheblichen Teil des Anleihe-Erlöses nach Rußland überzuführen, der Erlös soll vielmehr im Ausland zur Bestreitung der dort zu leistenden Ausgaben belassen werden.

Wenn die Schätzungen der Kriegskosten auf 80 bis 100 Millionen Rubel pro Monat zutreffend sind, so hat sich Rußland mit der in Frankreich aufgenommenen Anleihe für nicht viel mehr als für den Bedarf eines Vierteljahrs gedeckt. Es ist deshalb begreiflich, daß man allgemein die französische Anleihe nur als einen ersten Schritt aufgefaßt hat, dem bald weitere Schritte folgen müßten. Schon während die Verhandlungen über die Begebung der Schatzscheine noch schwebten, hat man aus der Tatsache, daß deutsche Bankhäuser zu dem Übernahmesyndikat nicht beigezogen wurden, den Schluß gezogen, daß die russische Regierung sich den deutschen Markt für eine weitere Anleihe freihalten wolle, und unmittelbar nach dem Abschluß der Verhandlungen mit der französischen Gruppe berichteten einige Blätter, daß Rußland schon Mitte Mai wegen einer weiteren Emission von Schatzscheinen im Betrage von 300 Millionen Franken an ein deutsches Syndikat herantreten werde. Ähnliche Gerüchte wiederholten sich insbesondere im Juli zu der Zeit, als Herr v. Witte den deutschen Reichskanzler in Norderney besuchte; der Abschluß des deutsch-russischen Handelsvertrags wurde in unmittelbare Verbindung mit einer russischen Anleihe in Deutschland gebracht. Auch diesesmal wurden bestimmte Zahlen, bald 400 Millionen, bald 250 Millionen Mark genannt. Von russischer Seite sind diese Gerüchte stets prompt dementiert worden, mit dem Hinweis darauf, daß der Finanzverwaltung noch für längere Zeit hinaus ausreichende Mittel für die Deckung der Kriegskosten zur Verfügung ständen. Abgesehen davon, spricht die innere Wahrscheinlichkeit dafür, daß Rußland in Anbetracht der gegenwärtigen Kriegslage eine weitere Inanspruchnahme des ausländischen Kredits so lange wie möglich verschieben wird.

Dagegen hat Rußland im August, zum Zweck der Ergänzung seiner Barbestände, zur Aufnahme einer inneren Anleihe gegriffen. Durch einen Ukas vom 30. Juli/12. August 1904 wurde die Ausgabe von Renteibilletten in sechs Serien von je 25 Millionen Rubel, also im Gesamtbetrag von 150 Millionen Rubel, angeordnet. Diese Renteibillette, die in der Hauptsache unsern Schatzanweisungen entsprechen, aber gleichzeitig in gewisser Beziehung die Eigenschaften eines Kassenscheins besitzen, sind eine Eigentümlichkeit des russischen Schuldenwesens. Sie haben eine Laufzeit von mehreren Jahren und sind mit einer mäßigen Verzinsung ausgestattet; gleichzeitig ist den Staatskassen und der russischen Reichsbank die Verpflichtung auferlegt, diese Billette zu ihrem Nennwert in Zahlung zu nehmen; auch bei Kautionsstellungen werden sie zu ihrem Nennwert genommen. Von diesen Papieren ist seit 1902 ein Betrag von 100,5 Millionen Rubel in Umlauf, die ausschließlich zu 3 Prozent verzinslich sind. Die Bestimmungen über 150 Millionen Rubel neu zu emittierender Billette weichen in manchen Punkten von den bisherigen Bestimmungen ab. Statt einer 3 prozentigen ist ihnen eine 3,6 prozentige Verzinsung eingeräumt; sie sind mit

Digitized by Google

halbjährlichen Zinsscheinen, gegen bisher jährliche, ausgestattet; die Zinsen der Billette unterliegen nicht der Kapitalrentensteuer; ihr Betrag lautet auf 50 Rubel, statt wie bisher auf 100 Rubel. Alle diese Änderungen sind offenbar darauf berechnet, die Billette gangbarer zu machen. Die Laufzeit der Billette wurde auf vier Jahre bemessen; nach deren Ablauf hat ihre Einlösung zu erfolgen, und zwar hat sich die Regierung in diesem Falle nicht, wie es bisher bei der Ausgabe von Renteibilletten üblich war, das Recht vorbehalten, die Scheine nach Ablauf der Verfallzeit zu prolongieren. Das deutet auf die Absicht der russischen Regierung hin, die Billette nach Ablauf der vier Jahre entweder einzulösen oder durch eine langfristige Anleihe zu ersetzen.

Die Unterbringung der Renteibillette pflegte bisher im Wege des freihändigen Verkaufs durch die Filialen der Reichsbank und die lokalen Renteien zu erfolgen. Da die Papiere bei den Staats- und Bankkassen zu ihrem Nennwerte in Zahlung genommen werden, finden sie auch im Privatverkehr Annahme als Zahlungsmittel; wegen der ihnen eingeräumten Verzinsung scheinen sie sich namentlich im Innern Rußlands einer gewissen Beliebtheit zu erfreuen. Die neue Emission ist bis zum Betrag von 100 Millionen Rubel von einem Petersburger Bankensyndikat übernommen worden, der Rest scheint im Wege des üblichen freihändigen Verkehrs guten Absatz zu finden.

Mit der vollständigen Ausgabe dieser Renteibillette sind die der russischen Regierung vom Beginn des Jahres an für den Krieg zur Verfügung stehenden Mittel auf 750 Millionen Rubel gebracht. Bei einer Berechnung der monatlichen Kriegskosten auf nur 80 Millionen Rubel würde auch dieser Betrag kaum viel über den Monat Oktober hinaus vorhalten. Nach den von der russischen Regierung ausgehenden Mitteilungen dagegen wäre anzunehmen, daß die Kriegserfordernisse nunmehr für längere Zeit gedeckt seien. Der Petersburger „Regierungsbote" kommentierte die Ausgabe der Renteibillette mit folgenden Ausführungen:

„Nach dem am 13. Mai veröffentlichten Ausweis der Regierung über die ihr für Kriegszwecke zur Verfügung stehenden freien Summen betrugen dieselben zu Beginn des Krieges über 300 Millionen Rubel. Inzwischen ist bis zum 16. August allen Ressorts für Kriegszwecke ein Kredit von 257½ Millionen eröffnet worden. Daraus geht hervor, daß der Ertrag der Realisierung der 5prozentigen Schatzscheine, welche im Nominalbetrag von 800 Millionen Franken ausgegeben wurden, noch unberührt ist. Die eben angeordnete neue Anleihe wird dadurch erklärt, daß eine rechtzeitige Vervollständigung der Barmittel während des Krieges besonders wichtig ist und die Unterbringung der Serien einige Zeit beansprucht."

Diese Ausführungen sind vielfach starken Zweifeln begegnet, da man der russischen Finanzverwaltung nicht glauben will, daß sie im Mai die relativ ungünstigen Bedingungen der Schatzscheinemission in Paris akzeptiert haben würde, wenn ihr Geldbedarf wirklich so wenig dringend gewesen wäre, daß der Erlös dieser Emission bis zur Mitte des August noch nicht habe angegriffen werden müssen. Auch die Veränderungen in den Auslandsguthaben der russischen Reichsbank von Ende Mai an hat man gegen die Wahrscheinlichkeit der Mitteilung des „Regierungsboten" angeführt, wobei jedoch bemerkt werden muß, daß die Übertragung eines Teiles des Erlöses der Emission auf das Renteiguthaben bei der Bank an sich noch keine Verausgabung zu

Digitized by Google

Kriegszwecken bedeutet. Sollten in der Tat die Gesamtausgaben für den Krieg bis zum 16. August 257½ Millionen Rubel nicht überschritten haben, so würde sich daraus ergeben, daß allgemein die Kriegskosten bisher beträchtlich überschätzt worden sind; denn diese Summe würde für den bisherigen Gang des Krieges nur eine monatliche Ausgabe von etwa 40 Millionen Rubel bedeuten. Die weitere Entwicklung bleibt in diesem Punkte abzuwarten.

Es erübrigt uns nunmehr noch die Frage, wie weit die russische Finanzverwaltung zur Aufbringung der für den Krieg erforderlichen Mittel bisher die russische Reichsbank in Anspruch genommen hat. Die wiederholten Erklärungen, daß die russische Regierung von der Möglichkeit, die Kriegsbedürfnisse durch ein Zurückgreifen auf die Goldbestände oder das Notenrecht der Bank zu decken, keinen Gebrauch machen wolle, um nicht die verfügbaren Mittel vor der Zeit zu erschöpfen und die Valuta zu gefährden, können natürlich nicht dahin verstanden werden, daß die Regierung sich aller und jeder Mitwirkung der Bank bei ihren finanziellen Operationen, auch einer solchen, welche die Bank für den Staat in friedlichen Zeiten leistet, habe entäußern wollen. Auch in normalen Zeiten läßt die russische Finanzverwaltung einen großen Teil ihrer Kassengeschäfte durch die Bank bewirken, und sie hält zu diesem Zweck bei der Bank, wie bereits erwähnt, ein sehr beträchtliches Guthaben, dessen Höhe je nach der Stärke des staatlichen Kassenbedarfs und Kassenbestandes Schwankungen unterliegt. Wir brauchen uns nur zu vergegenwärtigen, daß z. B. bei unserer deutschen Reichsbank die öffentlichen Guthaben geschwankt haben im Jahre 1900 zwischen 291,2 und 110,3 Millionen, 1899 zwischen 305,8 und 90,6 Millionen, 1898 zwischen 231,0 und 84,2 Millionen Mark. Niemand konnte erwarten, daß die russische Finanzverwaltung nach dem Kriegsausbruch ihr eigenes Guthaben bei der Bank völlig immobilisieren werde, um so weniger, als die Verwendung des verfügbaren Bestandes der Reichsrentei zu den Zwecken des Krieges ohne eine Inanspruchnahme des Renteiguthabens bei der Bank sich überhaupt nicht vollziehen konnte. Denn der „verfügbare Bestand" der Reichsrentei ist nicht etwa ein spezieller, in effektivem Bargeld bereit gehaltener Fonds, sondern eine rechnungsmäßige Größe, die sich aus dem Bestand der Rentei an Geld und jederzeit fälligen Guthaben nach Abzug der auf Grund bewilligter Kredite noch zu leistenden Ausgaben ergibt. Eine Verwendung des „freien Bestandes" der Reichsrentei kann sich mithin nicht vollziehen, ohne das Renteiguthaben bei der Reichsbank zu beeinflussen.

Wie weit die Heranziehung der Reichsbank sich innerhalb dieses Rahmens vollzogen hat und welche Wirkungen sie auf den Stand der Bank ausgeübt hat, bedarf einer kurzen Erläuterung.

Die Veränderung in den Ausweisen der Bank, die am meisten aufgefallen ist und vielfach eine mißverständliche Beurteilung erfahren hat, ist die schrittweise Erhöhung des Passivpostens „Notenemission". Vor dem Ausbruch des Krieges zeigte der Bankausweis eine Notenemission in Höhe von 630 Millionen Rubel. Unmittelbar nach dem Kriegsausbruch, am 1./14. Februar, wurde die Emission um 50 Millionen Rubel erhöht, im März, Mai, Juni, zweimal im August und schließlich Anfang September erfolgten weitere Erhöhungen um je 20 Millionen Rubel, so daß der

Digitized by Google

Gesamtbetrag der Emission seit dem Kriegsausbruch um insgesamt 170 Millionen Rubel erhöht worden ist und jetzt 800 Millionen Rubel beträgt.

Mit dieser Veränderung hat es folgende Bewandtnis. Der unter „Notenemission" angegebene Betrag des russischen Bankausweises ist nicht identisch mit dem Betrag der tatsächlich in Verkehr gesetzten Noten, der Notenzirkulation, sondern er enthält zugleich die Kassenbestände der Zentrale und der Filialen der Reichsbank an ihren eigenen Noten sowie die Bestände der als Agenturen der Bank fungierenden lokalen Renteien. Diese in den Bankausweisen unter den Aktiven aufgeführten Bestände müssen zur Feststellung der in Verkehr gesetzten Noten von dem Passivposten „Notenemission" abgesetzt werden. Der so berechnete Notenumlauf ergibt für die Zeit vom 1./14. Januar bis 1./14. September eine Steigerung von 578,7 auf 749,4 Millionen Rubel, also eine Erhöhung um 170,7 Millionen Rubel.

Dieser Vermehrung der Notenausgabe stand jedoch eine Zunahme des Metallbestandes der Bank gegenüber; der gesamte, in den Bankkassen selbst vorhandene Metallvorrat (Gold und Silber) ist in der angegebenen Zeit von 806,6 auf 935,6 Millionen Rubel gestiegen, der Goldvorrat allein hat sich von 732,9 auf 854,5 Millionen Rubel, also um 121,6 Millionen Rubel, erhöht. Daraus folgt, daß sich für den inneren russischen Geldumlauf weniger eine Vermehrung der Gesamtzirkulation um die neuen Noten ergeben hat, als eine Verschiebung in der Zusammensetzung des Geldumlaufs nach Metall und Banknoten: es ist aus dem Verkehr Gold in die Bank geflossen, gegen das der Verkehr Noten aus der Bank entnommen hat. Das ist die Erklärung, wie sie Anfang August in einer von der Bank selbst ausgehenden Mitteilung*) für die Änderungen im Bankstatus während der ersten Hälfte des Jahres 1904 gegeben worden ist. Im ersten Semester 1904 betrug die Zunahme der Notenzirkulation 110,6 Millionen Rubel, der eine Vermehrung des Goldvorrats um 105,9 Millionen Rubel gegenüberstand; von diesen 105,9 Millionen sollen der Bank nach ihren Angaben 94,9 Millionen aus dem freien Verkehr zugeflossen sein, der Rest soll aus Ankäufen aus der russischen Goldproduktion stammen. Die Bank berechnet für das erste Halbjahr 1904 folgende Verschiebung im freien Geldumlauf:

	1. Januar 1904	1. Juli 1904
Metallische Zirkulation	906,8	793,3
Notenumlauf	578,7	689,3
Gesamtzirkulation	1485,5	1482,6
Verhältnis des Metallumlaufs zur Gesamtzirkulation	61,0	53,5

Wie weit sich diese merkwürdige Verschiebung im Geldumlauf von selbst vollzogen hat, wie weit sie durch künstliche Maßnahmen herbeigeführt worden ist, entzieht sich der Beurteilung. Sicher ist jedenfalls, daß die eingetretene Verschiebung vom Standpunkt der russischen Finanzverwaltung nur erwünscht sein kann: Das im freien Umlauf über Millionen von Kassen und Taschen zerstreute Gold ist für die Zwecke des Krieges nicht entfernt in derselben Weise greifbar und verwendbar, wie das Gold

*) Vergl. „Berl. Börsen-Courier" vom 15. August 1904.

Digitized by Google

in den Kassen der Bank; eine Konzentration des in der Zirkulation befindlichen Goldes in den Bankkassen ist gewissermaßen eine Mobilmachung des zirkulierenden Geldes.

Ferner ist daran nicht zu zweifeln, daß einer großen Zentralbank Mittel zur Verfügung stehen, um die Verteilung des Geldumlaufs auf die einzelnen Arten von Umlaufsmitteln zu beeinflussen; sie hat es vor allem innerhalb sehr weiter Grenzen in der Hand, ihre Auszahlungen in denjenigen Geldsorten zu leisten, die sie in Verkehr bringen will. Die russische Reichsbank hat von dieser Möglichkeit der Beeinflussung des Geldverkehrs in großem Umfange Gebrauch gemacht, als es sich bei der Einführung der Goldwährung darum handelte, den seit vielen Jahrzehnten an Papierscheine gewöhnten Verkehr allmählich mit Goldgeld zu sättigen. Aber gerade die Hartnäckigkeit, mit der das Publikum die gewohnten Papierscheine dem neuen Metallgeld vorzog, läßt vielleicht darauf schließen, daß es keiner besonderen Anstrengungen seitens der Bank bedurft haben wird, um Gold gegen Noten aus dem Verkehr zu ziehen. Ferner haben russische Zeitungen hervorgehoben, daß der im fernen Osten zu führende Krieg ganz von selbst die Nachfrage nach Kreditbilleten an Stelle der Nachfrage nach Metallgeld steigern müsse, und zwar infolge der größeren Bequemlichkeit, welche die Noten für den Transport bieten; die Bank habe um so weniger Grund, sich der Bevorzugung der Kreditbillette zu widersetzen, als es für sie weit einfacher und billiger sei, die Truppenteile und die Renteien der aktiven Armee mit Kreditbilleten als mit Gold zu versorgen.*)

So interessant jedoch die in den Bankkassen und im freien Verkehr vorgegangene Verschiebung ist und so vollständig auch auf den ersten Blick — wenigstens für das erste Halbjahr 1904 — die weitgehende Übereinstimmung in der Erhöhung des effektiven Goldbestandes der Bank und der Notenemission die Tatsache der vermehrten Notenausgabe zu erklären scheint, so kann doch aus der Verschiebung dieser beiden Posten allein ein Urteil über die etwaige Inanspruchnahme der Bank für die Kriegsbedürfnisse nicht gefällt werden. Zu diesem Zweck sind vielmehr die Verschiebungen der übrigen Posten des Bankausweises, insbesondere in dem Bestand der Bank an Goldwechseln auf das Ausland und in ihren auswärtigen Goldguthaben, ferner in ihrer Kreditgewährung an Private, mit zu berücksichtigen. Der Bestand der Bank an auswärtigen Goldwechseln und Goldguthaben betrug am 1./14. Januar 1904 169,1 Millionen Rubel, ging bis zum 16./29. Mai auf 39,9 Millionen herab, betrug am 1./14. Juli 100,0 Millionen und am 1./14. September 105,4 Millionen Rubel. Die Abnahme stellt sich also für die Zeit vom 1./14. Januar bis 1./14. Juli auf 69,1 Millionen und bis zum 1./14. September auf 63,7 Millionen. Dadurch wird die Zunahme des Gesamtbestandes der Bank an Gold und sofort realisierbaren Goldforderungen beträchtlich reduziert; für das erste Halbjahr ergibt sich nur ein Zuwachs um 36,8 Millionen, bis zum 1./14. September ein Zuwachs um etwa 57,9 Millionen Rubel. Das bedeutet bei der Vermehrung der Notenzirkulation um 110,6 bezw. 170,7 Millionen Rubel, daß seit dem Jahresanfang bisher im ganzen etwa 73,8 bezw. 112,8 Millionen Rubel über die gleichzeitigen Goldeingänge hinaus emittiert worden sind. Diese Mehrausgabe findet ihre Erklärung nicht etwa in einer Steigerung der an Private gewährten Kredite oder in einer Verminderung der von Privaten bei

*) „St. Petersburger Zeitung" vom 9. Juli 1904.

Digitized by Google

der Bank gehaltenen Guthaben; es hat sich im Gegenteil die Wechsel- und Lombardanlage der Bank vom Jahresanfang bis zum 1./14. Juli um 82 Millionen, bis zum 1./14. September um 83,6 Millionen Rubel vermindert, die täglich fälligen Guthaben Privater dagegen um 17 bezw. 21,8 Millionen Rubel vermehrt. Diese Verschiebungen hätten an sich den Gesamtbestand der Bank an Gold und Goldforderungen gegenüber der Notenausgabe um eine nicht unbeträchtliche Summe steigern müssen; wenn trotzdem die umgekehrte Bewegung eingetreten ist, so läßt sich das allerdings nur aus einer Inanspruchnahme der Mittel der Bank durch den Staat erklären. In der Tat ist, wenn man das Konto der Reichsrentei bei der Hauptbank in Petersburg und die Konten der lokalen Renteien bei den Filialen zusammenfaßt,*) im ersten Semester im Endresultat insgesamt eine Verminderung des Renteiguthabens um 129,9 Millionen Rubel eingetreten. Am 16/29. Mai hatte die Abnahme sogar 174 Millionen Rubel betragen, sie ist dann offenbar durch Einzahlungen aus dem Erträgnis der in Paris aufgenommenen Anleihe teilweise wieder ausgeglichen worden.**)

Immerhin haben diese Veränderungen des Renteiguthabens bei der Bank bisher keinen Umfang angenommen, den man als einen außerordentlichen bezeichnen könnte; der Rückgang der öffentlichen Guthaben in der ersten Jahreshälfte gehört zu den üblichen Erscheinungen, und vor allem ist bemerkenswert, daß im ganzen die öffentlichen Guthaben bei der Bank, die unmittelbar vor dem Kriegsausbruch erheblich verstärkt worden waren,***) sich im bisherigen Verlaufe des Krieges stets über dem vorjährigen Stande gehalten haben. Bei dem engen Zusammenhang zwischen dem freien Bestand und dem Bank-

*) Um ein genaues Bild von den Beziehungen zwischen der staatlichen Finanzverwaltung und der Bank zu erhalten, muß außer dem Guthaben der Reichsrentei bei der Hauptbank auch der Stand der laufenden Rechnungen zwischen den Filialen der Bank und den lokalen Renteien berücksichtigt werden; überwiegen die Guthaben der lokalen Renteien bei den Bankfilialen (Passivposten: „Compte des succursales avec les trésoreries") die Guthaben der Bankfilialen bei den lokalen Renteien (Aktivposten: „Compte des trésoreries avec les succursales"), so ist der Saldo dem Guthaben der Reichsrentei zuzuschlagen, im umgekehrten Fall ist der Saldo von dem Guthaben der Reichsrentei abzusetzen.

**) Folgende Übersicht illustriert den Zusammenhang der Veränderungen in Goldbeständen und Notenumlauf der Reichsbank mit den Bewegungen des Guthabens der staatlichen Finanzverwaltung (Reichsrentei und lokale Renteien):

Datum 1904	Millionen Rubel					
	Goldbestand in Rußland	Auslandsguthaben und Auslandswechsel	Summe des Goldes und der Goldforderungen	Notenumlauf	Überschuß des Goldes über den Notenumlauf	Guthaben der staatlichen Finanzverwaltung
1./14. Januar .	732,9	169,1	902,0	578,7	323,3	383,2
16./29. Mai . . .	812,6	39,9	852,5	656,0	196,5	209,3
8/21. Juni . .	826,4	108,7	935,1	673,6	261,5	249,9
1./14. Juli . . .	838,8	100,0	938,8	689,3	249,5	253,3
1./14. September	854,5	105,4	959,9	749,4	210,5	271,9

***) Das Guthaben der Reichsrentei bei der Reichsbank betrug Ende 1902 nur 182,5 Millionen Rubel; offenbar in Hinblick auf die Zuspitzung der Lage in Ostasien war es bis zum Ende des Jahres 1903 auf 343,2 Millionen Rubel vermehrt worden.

Digitized by Google

guthaben der Reichsrentei war das natürlich nur dadurch möglich, daß das Guthaben aus dem Erlös der Anleihe von Zeit zu Zeit aufgefüllt wurde. Die russische Finanzverwaltung hat mithin in der Tat bisher keine außerordentlichen Ansprüche an die Bank gestellt. Der Status der Bank ist zur Zeit noch ein ungewöhnlich starker und weist trotz der erheblichen Vermehrung der Notenausgabe keine irgendwie bedenkliche Abschwächung gegenüber dem Stande zu Anfang des Jahres auf. Ihr Bestand an Gold und sofort realisierbaren Goldforderungen beträgt ungefähr 960 Millionen Rubel, also mehr als 2 Milliarden Mark, und die Notenausgabe kann innerhalb der bankgesetzlichen Bestimmungen noch um etwa 520 Millionen Rubel, das sind etwa 1120 Millionen Mark, gesteigert werden. Auch bei einer Steigerung der Notenausgabe um den vollen gesetzlich zulässigen Betrag würde sich bei dem gegenwärtigen Goldbestand noch eine Golddeckung von etwa 75 Prozent ergeben, während z. B. bei der deutschen Reichsbank eine Mindestdeckung von nur 33⅓ Prozent durch Bargeld (Gold, Taler, Scheidemünzen und Reichskassenscheine) vorgeschrieben ist und während die tatsächliche Golddeckung der von der deutschen Reichsbank ausgegebenen Noten im Durchschnitt des Jahres 1903 nicht viel mehr als 50 Prozent betrug. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß abgesehen von den Goldbeständen der Bank die Reichsrentei erhebliche Summen in Gold und Goldforderungen zu ihrer unmittelbaren Verfügung hat. Dieser von dem Goldvorrat der Bank unabhängige Goldschatz wurde in einer offiziösen Mitteilung für den 1./14. August auf 272,25 Millionen Rubel beziffert („St. Petersburger Zeitung" vom 10. September 1904).

Ganz abgesehen davon, daß der Krieg Rußland bisher eine im Verhältnis zu seiner gesamten Staatsschuld und zu den Beträgen seines Staatshaushalts nur mäßige Vermehrung der Staatsschuld gebracht hat und daß Rußland bisher eine Vermehrung der Staatseinnahmen durch Kriegssteuern usw. nicht versucht hat, daß ferner aus der Pariser Anleihe dem Staatsschatz mindestens noch sehr erhebliche Summen im Auslande unmittelbar zur Verfügung stehen müssen, besitzt mithin die russische Finanzverwaltung in dem Goldbestand und dem Notenrecht der Bank einen Rückhalt von besonderer Stärke, der insbesondere geeignet erscheint, der Regierung über etwaige vorübergehende Schwierigkeiten bei der Aufbringung der für den Krieg erforderlichen Mittel hinwegzuhelfen.

* * *

Betrachten wir nunmehr die bisherigen finanziellen Kriegsmaßnahmen Japans.

Das Budget für 1903/04 (ordentlicher und außerordentlicher Etat) hatte die Einnahmen auf 251,7 Millionen, die Ausgaben auf 244,8 Millionen Yen veranschlagt. Die Staatsschuld wurde für Ende März 1903 auf 559,6 Millionen Yen beziffert; sie hatte sich seit 1895 um 264 Millionen Yen oder etwa 80 Prozent vermehrt. Abgesehen von einigen Spezialfonds, die eventuell zur Deckung eines bescheidenen Teils der Kriegskosten herangezogen werden könnten, standen der japanischen Regierung bereite Bestände nach Art des freien Barbestandes der russischen Reichsrentei nicht zur Verfügung. Die Bank von Japan verfügte nach ihrem ersten im Jahre 1904 publizierten Ausweis (9. Januar) über einen Goldbestand von 115,7 Millionen Yen, dem ein

Notenumlauf von 214,8 Millionen Yen gegenüberstand. Das täglich fällige öffentliche Guthaben bei der Bank belief sich nur auf 15,5 Millionen Yen, während auf der anderen Seite der Ausweis ein Darlehen der Bank an den Staat in der Höhe von 54,3 Millionen Yen aufführt.

Bei dem Mangel größerer bereiter Mittel und bei dem nicht sehr kräftigen Stande der Bank von Japan mußte die Regierung frühzeitig Vorkehrungen zur Deckung der durch den Krieg entstehenden Kosten treffen.

Zu der Zeit, als das Verhältnis zu Rußland sich soweit zuspitzte, daß eine friedliche Lösung kaum mehr möglich erschien, sah sich die Regierung vor die Unmöglichkeit gestellt, das Budget für das Etatsjahr 1904/05 ordnungsmäßig zu erledigen. Schon in den letztverflossenen Jahren hatten die von der Regierung zur Deckung der gesteigerten ordentlichen Ausgaben für notwendig gehaltenen Steuererhöhungen in der Kammer, so bereitwillig diese die außerordentlichen Ausgaben für das große Rüstungsprogramm genehmigt hatte, erheblichen Widerspruch gefunden. Der Widerspruch richtete sich insbesondere gegen die Erhöhung der Grundsteuer, die erst nach einer Auflösung der Kammer bewilligt wurde und auch jetzt nur für die fünf Jahre 1899 bis 1903. Die Absicht der Regierung, die erhöhte Grundsteuer bis zum Etatsjahr 1913/1914 aufrecht zu erhalten, führte zu erneuten Konflikten mit der Volksvertretung, die schon das ordnungsmäßige Zustandekommen des Budgets für 1902/03 und dann ebenso dasjenige des Budgets für 1903/04 verhinderten. Nach der japanischen Verfassung ist, falls der Haushaltsvoranschlag nicht auf dem gesetzlichen Wege erledigt wird, dem Staatshaushalt das Budget des vorhergehenden Etatsjahrs zugrunde zu legen, jedoch mit denjenigen Änderungen in Einnahmen und Ausgaben, die durch spezielle Gesetze oder besondere Verhältnisse bedingt erscheinen. Danach ist verfahren worden; jedoch sind nachträglich Ergänzungsetats bewilligt worden, die das Budget für die beiden in Rede stehenden Etatsjahre nicht unerheblich verändert haben. Auch nachdem die Regierung im Jahre 1903 auf die Weitererhebung der erhöhten Grundsteuer verzichtet hatte, kam es für das Jahr 1904/05 zu keiner ordnungsmäßigen Durchberatung des Budgets, die Kammer wurde vielmehr schon am Tage nach ihrem Zusammentritt wieder aufgelöst. Dem Etat für das Jahr 1904/05 hätte somit abermals das Budget des vorhergegangenen Jahres zugrunde gelegt werden müssen.

Die Verhältnisse wurden jedoch durch die politischen Vorgänge gänzlich verschoben. Die Kriegsgefahr erforderte dringend die Bereitstellung umfangreicher Mittel. Zu diesem Zwecke erließ der Kaiser am 28. Dezember 1903 eine Notverordnung, welche die Regierung ermächtigte, für die Herstellung der Kriegsbereitschaft einzelne Spezialfonds heranzuziehen, Schatzanweisungen auszugeben und Darlehen aufzunehmen.

Auf Grund dieser Ermächtigung wurden die Gelder für die Kriegsvorbereitung und für die ersten Wochen der Kriegführung selbst beschafft, und zwar in der Weise, daß bis Ende März 1904 aus den verschiedenen Spezialfonds 25 Millionen Yen entnommen, 100 Millionen Yen durch die Ausgabe von Schatzanweisungen beschafft und weitere 31 Millionen Yen durch die Aufnahme „sonstiger schwebenden Schulden" aufgebracht wurden, im ganzen also eine Summe von 156 Millionen Yen.

Im März wurde die Volksvertretung zu einer außerordentlichen Sitzung berufen, um für die auf Grund der Verordnung vom 28. Dezember ergriffenen

Maßnahmen Indemnität zu erteilen und die durch den Krieg notwendig gewordenen Ausgaben für das neue Etatsjahr sowie die zur Deckung dieser Ausgaben erforderlichen Einnahmen zu bewilligen. Die Kammer erledigte ihre Aufgabe innerhalb weniger Tage. Auf Grund ihrer Beschlüsse stellen sich die Kriegsfinanzen Japans folgendermaßen dar:

Zunächst wurde das Kriegsbudget von dem gewöhnlichen Budget getrennt gehalten.

Das gewöhnliche Jahresbudget für 1904/05, wie es bereits vor der Einberufung der Kammer festgesetzt war, trägt in seinen Ansätzen für Einnahmen und Ausgaben der Kriegslage Rechnung, indem es — wie die folgende Übersicht ergibt — auf beiden Seiten gegenüber dem Vorjahre Verminderungen vorsieht.

Millionen Yen.

	1904/05.	1903/04.	Differenz 1904/05 gegen 1903/04.
I. Einnahmen:			
a) ordentliche Einnahmen:			
Steuern	143,9	158,5	— 14,6
Stempelabgaben	13,9	13,5	+ 0,4
Einnahmen aus Staatsbetrieben	52,5	52,7	— 0,2
Einnahmen aus Spezialfonds und Diverses	7,3	7,1	+ 0,2
zusammen	217,6	231,8	— 14,2
b) außerordentliche Einnahmen	12,3	19,9	— 7,6
Gesamteinnahme	229,9	251,7	— 21,8
II. Ausgaben:			
a) ordentliche	171,7	178,5	— 6,8
b) außerordentliche	51,5	66,3	— 14,8
Gesamtausgaben	223,2	244,8	— 21,6
Überschuß der Einnahmen	6,7	6,9	— 0,2

Der bei den Steuern veranschlagte Mindererertrag ist in erster Linie verursacht durch die mit dem Etatsjahr 1904/05 wieder in Kraft tretende niedrigere Grundsteuer, für die allein nahezu 10 Millionen Yen weniger eingestellt sind; ferner durch eine niedrigere Veranschlagung des Steuerertrags von Sake und Zucker, bei welchen Artikeln infolge des Krieges eine Einschränkung des Konsums erwartet wird. Die Ersparnisse bei den Ausgaben sind insbesondere durch die Zurückstellung von öffentlichen Arbeiten bewirkt.

Das neben diesem gewöhnlichen Jahresbudget besonders aufgestellte Kriegsbudget wurde folgendermaßen normiert:

Zunächst wurden die bis Ende März 1904 auf Grund der Notverordnung vom 28. Dezember 1903 erfolgten Kriegsausgaben in Höhe von 156 Millionen Yen nachträglich genehmigt, sodann wurden für die Kriegsausgaben des laufenden Etatsjahrs 1904/05 380 Millionen Yen ausgeworfen, und schließlich wurden 40 Millionen Yen für unvorhergesehene und nicht abschätzbare Ausgaben unter dem etwas rätselhaften Titel „Für diplomatische und andere Angelegenheiten" bewilligt. Insgesamt wurde also der Kriegsbedarf bis Ende März 1905 auf die Summe von 576 Millonen Yen veranschlagt.

Von dieser Summe waren, wie oben erwähnt, Ende März 1904 bereits 131 Millonen Yen im Wege des Kredits und 25 Millonen Yen durch Entnahme aus

Digitized by Google

Spezialfonds aufgebracht. Für die übrigen 420 Millionen Yen wurden folgende Deckungsmittel vorgesehen:

1. Kriegssteuern. Die Regierung schlug eine neue Erhöhung der im ordentlichen Budget zum erstenmal wieder ermäßigten Grundsteuer vor, ferner Erhöhungen der Einkommensteuer, der Gewerbesteuer, der Verbrauchsabgaben auf Zucker und Getränke sowie einzelner Zölle; außerdem eine Ausdehnung des Tabakmonopols, das sich bisher nur auf Tabakblätter erstreckt hatte, auf geschnittenen Tabak und Zigaretten; schließlich neue Steuern auf Salz, Seide, Petroleum und wollene Gewebe. Alle diese Vorschläge, mit Ausnahme der neuen Steuern auf Salz und Seide, wurden bewilligt; die Kriegssteuern wurden für den 1. April 1904 in Kraft gesetzt und sollen bis nach Ablauf eines Jahres nach Beendigung des Krieges erhoben werden. Das erweiterte Tabakmonopol ist für Zigaretten im Juli ins Leben getreten und wird sich vom April 1905 an auch auf den geschnittenen Tabak erstrecken. Der Ertrag der neuen Steuern usw. wurde auf 68 Millionen Yen veranschlagt.

2. Ferner wurden an dem im Hinblick auf den Krieg bereits beträchtlich beschnittenen Budget für 1904/05 weitere Einschränkungen der Ausgaben vorgenommen, deren Ertrag zusammen mit den Überschüssen des Haushalts früherer Etatsjahre mit 47 Millonen Yen eingesetzt wurde.

3. Dazu kommen weitere 25 Millionen Yen, die auf die vorhandenen Spezialfonds, die damit wohl erschöpft sein dürften, überwiesen wurden.

4. Der nicht gedeckte Rest von 280 Millionen Yen sollte im Wege des Kredits aufgebracht werden.

Zusammen mit den bis Ende März 1904 bereits beschafften Mitteln ergeben diese Bewilligungen folgendes Bild für die Deckung der Kriegsausgaben:

Neue Steuern, Steuererhöhungen usw.	68	Millionen Yen,
Aus Überschüssen und Einschränkungen von Ausgaben .	47	" "
Aus Spezialfonds	50	" "
Aus öffentlichen Anleihen	380	" "
Aus sonstigen Darlehen	31	" "
Zusammen . . .	576	Millionen Yen.

Wie weit die Kriegssteuern und die Einschränkungen der Ausgaben in Verbindung mit den Einnahmeüberschüssen aus früheren Budgetperioden die veranschlagten Summen aufbringen werden, und wie die japanische Volkswirtschaft die abermalige beträchtliche Erhöhung der Steuerlast um nahezu die Hälfte (68 Millionen Kriegssteuern auf 144 Millionen Yen Steuerertrag im gewöhnlichen Jahresbudget) wird tragen können, wie weit schließlich die veranschlagten Summen und die bewilligten Einnahmen zur Deckung der Kriegskosten bis Ende März 1905 tatsächlich ausreichen werden, darüber wäre heute jedes Urteil verfrüht. Wir müssen uns deshalb hier auf die Feststellung beschränken, auf welchen Wegen und unter welchen Bedingungen Japan die auf Anleihen und sonstige Kredite verwiesenen Summen, die allein nahezu drei Viertel der gesamten Bewilligungen ausmachen, bisher aufgebracht hat.

Die japanische Finanzverwaltung machte von der ihr durch das Dekret vom 28. Dezember 1903 erteilten Ermächtigung, Anleihen aufzunehmen, Gebrauch, indem sie unmittelbar nach dem Kriegsausbruch mit der Ausgabe von 5prozentigen Schatz-

Digitized by Google

anweisungen im Betrage von 100 Millionen Yen an den inländischen Markt herantrat. Der Begebungskurs wurde auf 95 festgesetzt. Auf diese Anleihe sollen nicht weniger als 450 Millionen Yen gezeichnet worden sein. Es wird berichtet, der erste Zeichner sei der Mikado selbst für einen Betrag von 20 Millionen Yen gewesen, und an den Zeichnungen hätten sich selbst Diener und Arbeiter beteiligt.

Auf diese innere Anleihe ließ Japan im Mai eine auswärtige Anleihe folgen. Die Beschaffung von Mitteln im Ausland war in Japan aus ähnlichen Gründen geboten, wie sie Rußland um die gleiche Zeit zur Aufnahme einer Auslandsanleihe veranlaßt hatten. Zu der Rücksicht auf den inneren Markt kam die Tatsache, daß der Krieg dem japanischen Staate gewaltige Zahlungen an Europa und Amerika für die Lieferung von Schiffen und Kriegsmaterial auferlegte. Ein starker Abfluß von Gold aus Japan, von dem in anderem Zusammenhang noch zu reden sein wird, hatte sich schon vor Beginn des Krieges bedrohlich fühlbar gemacht, und die Aufnahme einer ausländischen Anleihe erschien als das einzige Mittel, durch welches diesem Goldabfluß Einhalt getan werden konnte. Verhandlungen, die mit englischen und amerikanischen Bankhäusern eingeleitet wurden, führten zu der Emission einer Sterlinganleihe in 6prozentigen Schatzscheinen im Betrage von 10 Millionen Pfund Sterling = etwa 100 Millionen Yen. Die Hälfte der Anleihe wurde in London emittiert durch ein Syndikat, dem die Hongkong and Shanghai Banking Corporation, die Yokohama Specie Bank und Parr's Bank angehörten; die andere Hälfte wurde von einem amerikanischen Syndikat, bestehend aus dem Bankhaus Kuhn, Loeb & Co., der National City Bank und der Bank of Commerce, übernommen.

Die Schatzscheine sind spätestens am 5. April 1911 einzulösen, jedoch hat sich die japanische Regierung das Recht vorbehalten, sie schon vom 5. April 1907 an nach vorausgegangener sechsmonatlicher Kündigung zurückzuzahlen. Die Stücke lauten auf 100 und 200 Pfund Sterling und sind mit halbjährlichen, am 5. April und 5. Oktober zahlbaren Zinsscheinen versehen.

Für den Dienst dieser Anleihe haften die japanischen Zolleinkünfte.

Der Begebungskurs wurde auf 93½ Prozent festgesetzt;*) die japanische Regierung übernahm die Zahlung einer 2prozentigen Garantieprovision, so daß sich für sie der Reinerlös aus der Anleihe auf 91½ Prozent stellte. Unter Berücksichtigung der spätestens am 5. April 1911 erfolgenden Rückzahlung zu Pari stellt sich die effektive Verzinsung für die Zeichner auf etwa 7 Prozent; sollte die Rückzahlung zu Pari schon im Jahre 1907 erfolgen, so würde sich die effektive Verzinsung auf nahezu 8 Prozent erhöhen.

In Anbetracht des Umstandes, daß die Anleihe auf englische Währung lautet, für die Übernehmer mithin ein Valutarisiko ausgeschlossen ist, daß ferner in den im Vergleich zu den Zinsen recht erheblichen japanischen Zolleinkünften eine besondere Sicherheit für die Anleihe bestellt ist, müssen diese Bedingungen als außerordentlich hart erscheinen. Noch wenige Monate vor dem Krieg hatte in London die einzige vorhandene Sterlinganleihe Japans, die 4prozentige Anleihe von 1899, etwa 85 notiert;

*) Nach einer Mitteilung des „Berliner Börsen-Courier" vom 13. Mai betrugen die Einzahlungen auf die japanische Anleihe nach einer Anzahlung von 5 Prozent: bei Zuteilung 15 Prozent, am 13. Juni und 11. Juli je 25 Prozent, am 15. August die restlichen 23½ Prozent.

Digitized by Google

das bedeutete eine effektive Verzinsung von 4,7 Prozent, während jetzt der japanische Staat sich eine Zinsbelastung von etwa 7½ Prozent gefallen lassen mußte. Ein besseres Resultat war nicht zu erzielen, obwohl die auf dem Londoner Markte in jener Zeit nicht minder wie in Paris herrschende Geldflüssigkeit der Unterbringung der Anleihe sehr zu statten kommen mußte. Der Privatdiskont auf dem Londoner Markte betrug im Mai 1904 durchschnittlich nur 2,07 Prozent gegen 3,44 Prozent im Mai 1903 und 2,80 Prozent im Mai 1902; am 19. Mai 1904 wurde der Privatdiskont sogar nur mit 1⅝ Prozent notiert. Die hohe Verzinsung der japanischen Anleihe hat bei der Flüssigkeit des Geldmarktes allerdings ihre Wirkung auf die Spekulationslust nicht verfehlt; als die Anleihe am 12. Mai zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt wurde, fand sie reißenden Absatz und wurde dreißigmal überzeichnet. Den ganz großen Zeichnern soll nur ein Sechzigstel des subskribierten Betrages zugeteilt worden sein. Nach dem „Economist" wurde auf der Londoner Börse vielfach bedauert, daß Japan nicht die ganze Anleihe auf dem Londoner Markte zur Begebung gebracht habe, der wohl schwerlich ein zweites Mal einer japanischen Emission eine so enthusiastische Aufnahme bereiten werde.

In Japan selbst scheint man über die harten Bedingungen, die man sich in London und New-York diktieren lassen mußte, nichts weniger als erfreut gewesen zu sein; diese Bedingungen haben jedenfalls dazu beigetragen, daß die japanische Finanzverwaltung eine abermalige Inanspruchnahme des internationalen Geldmarktes solange wie irgend möglich zu vermeiden sucht. Anderseits war offenbar auch durch die Sterlinganleihe der Geldbedarf für den Krieg nicht ausreichend gedeckt; denn alsbald nach der Emission der Sterlinganleihe wurde gemeldet, daß Japan abermals eine innere Anleihe im Betrage von 100 Millionen Yen aufzunehmen gedenke. In der Tat erfolgte im Juni in Tokio die Ausgabe eines solchen Betrages in 5prozentigen Schatzscheinen, deren Rückzahlung innerhalb von 7 Jahren erfolgen soll. Der Begebungskurs wurde auf 92 festgesetzt, also nicht viel niedriger als der Begebungskurs der Londoner 6prozentigen Schatzscheine. Nimmt man hinzu, daß bei der Sterlinganleihe das bei einer auf japanische Währung lautenden Anleihe vorhandene Valutarisiko ausgeschaltet ist, so stellt sich eine so große Differenz in der effektiven Verzinsung der beiden rasch nacheinander ausgegebenen Anleihen heraus, daß jede Beteiligung des ausländischen Kapitals an der Junianleihe ausgeschlossen sein mußte. Gleichwohl wurde auch diese Anleihe mehr als dreimal überzeichnet.

Seither hat Japan eine weitere öffentliche Anleihe nicht aufgenommen; die im Juli aufgetauchten Gerüchte, daß Japan sich abermals an den internationalen Geldmarkt wenden wolle, und zwar mit einer Anleihe, deren Dienst durch ein Kampfermonopol sichergestellt werden solle, haben sich bisher nicht bewahrheitet.

Insgesamt hat also Japan für die Kriegszwecke bisher Schatzscheine im runden Betrage von 300 Millionen Yen ausgegeben, so daß von den im März bewilligten Anleihekrediten noch 80 Millionen zu realisieren bleiben.*)

*) Nach Abschluß dieser Arbeit wird gemeldet, daß Japan eine neue Anleihe von 80 Millionen Yen auf dem inländischen Markt begeben will. Damit wäre der Rest der im März 1904 bewilligten Kredite, die bis Ende März 1905 ausreichen sollten, erschöpft. Gleichzeitig soll die Regierung die im vergangenen März vom Parlament abgelehnte Salzsteuer erneut in Vorschlag gebracht haben.

Digitized by Google

Japan hat sich bei der Geldbeschaffung bisher desselben Mittels bedient, das auch Rußland sowohl bei seiner äußeren als auch seiner inneren Anleihe angewendet hat: der Begebung von Schatzscheinen, die durch eine relativ hohe Verzinsung der augenblicklichen Lage Rechnung tragen, ohne den Staat für eine lange Reihe von Jahren über die Kriegszeiten hinaus mit dem jetzt zu gewährenden Zinszuschlag zu belasten. Japan hat sich dabei wesentlich ungünstigere Bedingungen gefallen lassen müssen als Rußland. Die von Rußland auf dem inneren Markte zu Pari begebenen, mit 3,6 Prozent verzinslichen Renteibillette können allerdings wegen ihres geldähnlichen Charakters mit den inneren Anleihen Japans, die bei 5prozentiger Verzinsung zu einem Kurs von 95 und 92 aufgelegt wurden, nicht verglichen werden. Was dagegen die auswärtigen Anleihen betrifft, so hat Rußland einen Betrag von etwa 648 Millionen Mark gegen eine effektive Verzinsung von nicht ganz 6 Prozent für fünf Jahre untergebracht, während Japan, um einen Betrag von etwas über 200 Millionen Mark unterzubringen, für sieben Jahre eine etwa $7\frac{1}{2}$prozentige effektive Verzinsung zugestehen mußte.

Der Gesamtbetrag der öffentlichen Anleihen Japans ist durch die neuen seit dem Kriegsausbruch kontrahierten Schulden von etwa 560 Millionen auf 860 Millionen Yen erhöht worden, also um ungefähr 54 Prozent. Gegenüber dem Stand von 1895 haben die Kriegsanleihen die japanische Staatsschuld nahezu auf den dreifachen Betrag gebracht. Die Zinsen für die neuen Anleihen belasten Japan mit jährlich 16 Millionen Yen, einem Betrag, der immerhin etwas über 7 Prozent des für 1904/05 aufgestellten gewöhnlichen Jahresbudgets ausmacht. Die Mehrbelastung erscheint besonders schwer, wenn man Japans Gegner zum Vergleich heranzieht. Rußland hat bisher für den Krieg Anleihen im Betrage von 450 Millionen Rubel aufgenommen, also eine mehr als anderthalbmal so große Summe als Japan; aber dieser größere Betrag hat die russische Staatsschuld knapp um 7 Prozent vermehrt, und die Zinsen für die neuen Anleihen machen nur etwa 1 Prozent der gesamten Staatsausgaben aus.

Bei der schweren Belastung, die Japan sich genötigt sieht, seiner Bevölkerung durch die Kriegssteuern und seinen Finanzen durch die neuen Schulden aufzuerlegen, mußte die Versuchung eines Zurückgreifens auf den Goldvorrat und das Notenrecht der Bank von Japan von Anfang an besonders stark sein. Anderseits mußte der keineswegs glänzende Stand der Bank von Japan und das starke Überwiegen der Papierzirkulation im freien Verkehr gegenüber dem Golde der japanischen Finanzverwaltung in ihren Beziehungen zur Bank eine besondere Vorsicht auferlegen.

Eine Prüfung der Wochenausweise der Bank von Japan ergibt nun, daß die Bank im bisherigen Verlauf des Krieges zeitweise bereits in starkem Umfang für die Deckung der Geldbedürfnisse des Staates herangezogen worden ist. Die Tatsache prägt sich in allerdings nur geringem Umfang aus in der Bewegung der bei der Bank stehenden öffentlichen Guthaben, dafür aber um so stärker in dem Posten „Darlehen an den Staat".

Der Bestand der öffentlichen Guthaben betrug im Durchschnitt des Jahres 1903 19,9 Millionen Yen; der erste Ausweis des Jahres 1904 (9. Januar) bezifferte ihren Bestand auf 15,5 Millionen Yen; die folgenden Wochen brachten bis zum Kriegsausbruch eine geringfügige Steigerung, dann eine Abnahme bis auf 9,6 Millionen Yen

Digitized by

am 16. April. Von Anfang Mai trat eine starke Erhöhung ein, bis am 11. Juni der höchste Stand mit 34,3 Millionen Yen erreicht wurde; am 13. August war der Stand der öffentlichen Guthaben wieder bis auf 19 Millionen Yen herabgegangen. Das Ansteigen der Kurve vom Mai an steht jedenfalls in Beziehung zu der Londoner Anleihe.

Was das Darlehen der Bank an den Staat anlangt, so war dessen Vergrößerung in dem Dekret vom 28. Dezember, das im März durch das Parlament bestätigt wurde, mit in Rechnung gezogen. Die 31 Millionen, die durch „sonstige schwebende Schulden" beschafft werden sollten, waren von Anfang an auf die Bank gemünzt. In Wirklichkeit ist die Summe, die der Staat als Darlehen von der Bank entnommen hat, zeitweise beträchtlich größer gewesen. Der durchschnittliche Stand des Darlehns im Jahre 1903 war 36,9 Millionen Yen; der erste Bankausweis des Jahres 1904 gab das Darlehen mit 46 Millionen Yen an; die folgenden Wochen und Monate brachten eine nahezu ununterbrochene Steigerung bis auf 96 Millionen Yen am 4. Juni; dann ist im Zusammenhang mit der Sterling-Anleihe eine Reduktion des Darlehns bis auf 81 Millionen am 2. Juli eingetreten, der neuerdings wieder eine Erhöhung bis auf 104 Millionen Yen am 23. Juli gefolgt ist; der Ausweis vom 13. August beziffert dagegen das Darlehen an den Staat wiederum nur auf 49 Millionen Yen. Gegenüber dem durchschnittlichen Stande des Jahres 1903 ist mithin der Vorschuß der Bank an den Staat zeitweise um nahezu 70 Millionen Yen vergrößert worden, um einen Betrag, der fast zwei Drittel des durchschnittlichen Goldbestandes der Bank von Japan im Jahre 1903 ausmacht.

Der Bestand der Bank an Effekten und ihre Lombardanlage bewegten sich nur innerhalb enger Grenzen; ihr Portefeuille von inländischen Wechseln hat allerdings beträchtliche Schwankungen durchgemacht, von 19,8 Millionen Yen am 9. Januar herab auf 13,9 Millionen am 21. Mai und dann wieder auf 29,8 Millionen Yen am 13. August; aber bei dem geringen Umfang der Wechselanlage konnten diese Veränderungen für den gesamten Bestand der Bank nicht allzuschwer ins Gewicht fallen. Infolgedessen mußte sich die Wirkung der Erhöhung des Darlehns an den Staat hauptsächlich in dem Bestand an Metall und Auslandswechseln und dem Notenumlauf zeigen. Die Bewegungen des letzteren sind mit folgenden Zahlen gezeichnet: am 9. Januar waren Noten im Betrage von 209,0 Millionen Yen ausgegeben, die Emission stieg langsam bis auf 228,6 Millionen am 13. Februar, ging dann bis Mitte Mai auf 189,4 Millionen zurück, um dann allmählich bis auf 233,6 Millionen am 23. Juli zu steigen; am 13. August betrug die Notenausgabe 221,9 Millionen Yen. In der Zeit der stärksten Erhöhung des dem Staate gewährten Darlehns ist mithin die Notenausgabe eher zurückgegangen als gestiegen. Daraus folgt, daß die starken Entnahmen von Geld durch den Staat hauptsächlich in effektivem Gold oder in Auslandswechseln erfolgt sein müssen. In der Tat hat der Goldbestand der Bank von Japan zeitweise eine außerordentliche Schwächung erfahren. Der Metallbestand der Bank (Gold und Silber) ist von 119,9 Millionen Yen am 9. Januar nahezu ununterbrochen bis auf 72,5 Millionen Yen am 11. Juni gesunken, der Goldbestand allein ist von 115,7 Millionen Yen in der ersten Januarwoche,*) auf 64,1 Millionen

*) Der Goldbestand und Silberbestand wird in den Ausweisen der Bank von Japan getrennt nur für den Durchschnitt der Ausweiswoche angegeben, der Metallbestand für den Ausweistag.

Digitized by Google

in der zweiten Juniwoche herabgegangen; gleichzeitig haben sich die im Portefeuille der Bank befindlichen Auslandswechsel von 12,7 auf 6,2 Millionen vermindert. Die Gesamtabnahme von Gold und Auslandswechseln hat mithin auf den Bestand von etwa 128 Millionen Yen zu Beginn des Jahres bis Anfang Juni etwa 58 Millionen oder etwa 45 Prozent betragen. Die Golddeckung der Noten, die Anfang des Jahres etwa 54 Prozent betragen hatte, ist in der zweiten Juniwoche unter 33 1/3 Prozent herabgegangen. Die daraus für die Bank und für das japanische Geldwesen entstehende Gefahr war um so größer, als die Regierung des Goldes in der Hauptsache für Zahlungen an das Ausland benötigte. In der Tat sind allein in den drei ersten Monaten dieses Jahres 43,8 Millionen Yen Gold nach den Vereinigten Staaten verschifft worden, davon etwa 19 Millionen in dem einen Monat März.*) In Anbetracht des rapiden Schwindens des Goldschatzes der Bank wurde schon im Februar ein Aufruf erlassen, der die Besitzer von Goldgeld und Goldwaren aufforderte, diese nach der Bank zu bringen. Die Kaiserliche Familie selbst soll mit gutem Beispiel vorangegangen sein.**) Wie jedoch die Ziffern der Bankausweise dartun, war der erzielte Erfolg nicht allzugroß. Eine eigentümliche Ironie des Schicksals ist, daß die Amerikaner, die in jener Zeit an Frankreich für die Ablösung des Panamakanals große Zahlungen zu leisten hatten, das in San Franzisko ankommende japanische Gold sofort nach Paris weiter dirigierten, wo es zum Teil zu Einzahlungen auf die im Mai aufgelegte russische Anleihe Verwendung fand.

Inzwischen ist durch die in London und New York aufgenommene Anleihe die Lage der Bank und des japanischen Geldwesens wieder gebessert worden. Japan ist in der Lage, die im Ausland zu leistenden Zahlungen aus dem Guthaben, die es dort aus dem Erlös dieser Anleihe gebildet hat, zu bewirken und auch dem Handel Wechsel auf das Ausland zur Verfügung zu stellen; zum Teil scheint auch eine Wiedereinfuhr von Gold stattgefunden zu haben. Unter diesen Verhältnissen hat sich der Goldbestand der Bank in der Woche 7. bis 13. August wieder auf 106,6 Millionen Yen, der Bestand an Auslandswechseln auf 8,6 Millionen Yen gehoben. Der Notenumlauf ist bis auf 224,6 Millionen Yen in der Woche 7. bis 13. August gestiegen, so daß die Golddeckung des Notenumlaufs wieder etwas mehr als 50 Prozent beträgt.***)

*) „Volkswirtschaftliche Chronik", 1904, Maiheft, S. 383.

**) Siehe Raph.-Georges Lévy in dem zitierten Aufsatz.

***) Folgende Zusammenstellung erleichtert die Übersicht über die wichtigsten Veränderungen:

Datum	Millionen Yen						
	Goldbestand	Auslandswechsel	Gold- und Auslandswechsel	Notenumlauf	Überschuß des Notenumlaufs über Gold- und Auslandswechsel	Öffentliche Guthaben bei der Bank	Darlehen der Bank an den Staat
Durchschnitt 1903	112,5	4,6	117,1	202,5	85,4	19,9	36,9
1904: 9. Januar	115,7	12,7	128,4	209,0	80,6	15,5	54,3
11. Juni .	64,1	6,2	70,3	201,8	131,5	34,3	104,9
23. August	106,6	8,6	115,2	221,9	106,7	19,0	49,0

Digitized by Google

Japan hat also im bisherigen Verlauf der Dinge seine Zentralbank sehr stark zur Deckung des Geldbedarfs für den Krieg herangezogen, zeitweise bis nahe an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Durch die auswärtige Anleihe ist vom Juni an eine erhebliche Erleichterung geschaffen worden. Sobald jedoch die Japan im Ausland zur Verfügung stehenden Guthaben zur Neige gehen, wird zweifellos der Stand der Bank von Japan aufs neue eine beträchtliche Verschlechterung erfahren. Japan wird dann vor dem Dilemma einer neuen Auslandsanleihe oder der Erschöpfung der Goldreserve seiner Zentralbank und damit der Preisgabe seiner Valuta stehen. Wie gering die in dem Goldvorrat der Bank von Japan bestehende letzte finanzielle Reserve ist, ergibt die Vergleichung mit Rußland: Der Goldbestand der Bank von Japan beträgt nur etwa 240 Millionen Mark, während derjenige der russischen Reichsbank 2 Milliarden Mark überschreitet; dabei steht dem mehr als achtmal größeren Goldbestand der russischen Bank nur ein etwa $3^1/_3$ mal so großer Notenumlauf, wie bei der Bank von Japan, gegenüber.

Diese ungleich stärkere Belastung der Zentralbank zeigt fast noch mehr als die beträchtlichen Steuererhöhungen und die im Verhältnis zum Jahresbudget enorme Vermehrung der Staatsschulden, wie Japan nicht nur in rein militärischer, sondern auch in finanzieller Beziehung gegen den stärkeren Gegner unter Einsetzung aller Reserven zu kämpfen genötigt ist.

* * *

Wir haben bisher die finanziellen Aktionen der beiden kriegführenden Mächte dargestellt. Diese Schilderung ist nunmehr noch zu ergänzen durch eine Untersuchung der bisherigen Rückwirkungen des Krieges sowohl auf die Geld- und Kreditverhältnisse der beiden unmittelbar beteiligten Staaten als auch auf die Lage des internationalen Geld- und Kapitalmarktes. Die Rückwirkungen nach der erstbezeichneten Richtung sind von unmittelbarer Bedeutung für den weiteren Gang der finanziellen Kriegführung; bei den Rückwirkungen auf den internationalen Geldmarkt haben wir es mit Vorgängen zu tun, die allgemein nationalökonomisch ein großes Interesse bieten, die jedoch für uns in dieser Untersuchung wegen ihrer mittelbaren Bedeutung für die finanziellen Operationen der kriegführenden Mächte von besonderer Wichtigkeit sind. Eine erschöpfende Untersuchung ist natürlich im gegenwärtigen Stadium ausgeschlossen; es kann nur eine Zeichnung mit wenigen Strichen in Betracht kommen.

Bei der Untersuchung der Wirkungen des Krieges auf die Geld- und Kreditverhältnisse der beteiligten Staaten haben wir zu unterscheiden zwischen dem öffentlichen Kredit und dem privaten Geld- und Kreditverkehr. Soweit wir den Einfluß des Krieges auf den öffentlichen Kredit beurteilen wollen, haben wir unser Augenmerk vor allem zu richten auf die Kurse der Staatsanleihen und das Verhalten der Valuta.

Über die Kursbewegungen der Anleihen beider Staaten, wie sie sich bisher unter dem Einfluß des Krieges vollzogen haben, gibt folgende Zusammenstellung Auskunft:

Digitized by Google

	Kurs der 4 %igen konsolidierten russischen Anleihe in Berlin			Kurs der 4 %igen japanischen Anleihe von 1899 in London		
	höchster	niedrigster	durchschnittlicher	höchster	niedrigster	durchschnittlicher
15. Dezember 1903	—	—	99,50	—	—	84
23. "	—	—	99,	—	—	80¼
31. "	—	—	99,10	—	—	77½
Januar 1904	99	98	98,80	78¾	73	76,05
Februar	96,90	91	92,65	76	65½	69,17
März	94	92,50	92,92	65¾	62	64,50
April	93,20	92,20	92,62	66½	62⅜	65
Mai	91,80	87,50	89,70	74	66½	70,66
Juni	91,90	90,20	91,10	77⅝	74¾	70,10
Juli	92,10	91,70	91,88	76	72⅞	73,73
August	91,90	90,50	91,30	75¼	74¼	74,71

Die Tabelle zeigt, daß das bisherige Verhalten des russischen und japanischen Staatskredits in bemerkenswerten Zügen verschieden ist. Das geringere Vertrauen in die militärische und finanzielle Macht Japans kam bereits vor dem Ausbruch des Krieges einmal in dem wesentlich tieferen Kursstand der japanischen Staatspapiere zum Ausdruck — die 4 prozentige japanische Anleihe stand während des Jahres 1903 auf ungefähr 85, während die mit gleicher Verzinsung ausgestatteten russischen Anleihen sich nahe an Pari hielten —; ferner darin, daß die bloße Kriegsgefahr die Kurse der japanischen Anleihen sehr stark warf, während die Kurse der russischen Staatspapiere bis eine Woche vor dem Kriegsausbruch nahezu unberührt blieben; vom 15. Dezember 1903 bis zum 31. Januar 1904 sank die 4 prozentige russische Anleihe nur von 99,50 auf 98, die 4 prozentige japanische Anleihe dagegen von 84 auf 74½, nachdem sie schon am 7. Januar auf 73 gefallen war und sich bis zum 19. Januar wieder auf 77¼ erholt hatte. Der Ausbruch des Krieges gab den Kursen beider Kategorien von Staatspapieren einen heftigen Stoß: am 9. Februar sanken die Russen auf 91, die Japaner auf 66; die Japaner hatten damit gegenüber dem 15. Dezember 1903 mehr als ein Fünftel ihres Kursstandes eingebüßt, die Russen — trotz des für sie unglücklichen Verlaufs des ersten Zusammenstoßes vor Port Arthur — nur etwa ein Zwölftel. Nach der Überwindung des ersten Schreckens trat hier wie dort eine leichte Aufbesserung der Kurse ein, aber während diese bei den Russen bis in den April hinein vorhielt, sind die japanischen Kurse schon von Mitte Februar an allmählich wieder ins Weichen gekommen; am 31. März notierte die russische Anleihe 93,40, die japanische nur noch 62. Dann allerdings trat eine Wendung ein. Die Erfolge der japanischen Waffen begannen auf dem Geldmarkte eine für Japan günstigere Stimmung aufkommen zu lassen, so daß im Mai die japanische Anleihe in London die geschilderte glänzende Aufnahme fand und eine erhebliche Kursbesserung (bis auf 74 Ende Mai) nicht verhinderte, während gleichzeitig die allerdings mehr als dreimal so große russische Anleihe das Kursniveau der russischen Werte vorübergehend stark drückte; am 11. Mai notierte die 4 prozentige russische Anleihe nur 87,50. Die folgenden Monate brachten für die russischen

Papiere eine leichte Besserung, vom Juni an bis heute hielten sich die Kurse der 4 prozentigen Anleihe zwischen 90,20 und 92,10; die Japaner setzten ihre Kursbesserung bis auf 77⅝ Mitte Juni fort, konnten dieses Niveau aber nicht behaupten und schwankten in den folgenden Monaten zwischen 72⅞ und 76. Heute, nach der Schlacht bei Liauyang, stehen die Russen auf 91,40, die Japaner auf 72. (Kurs vom 13. September.)

Die Japaner haben es ausschließlich ihren militärischen Erfolgen zu danken, daß das Kursniveau ihrer Papiere heute ungefähr dasselbe ist, wie Ende Januar, während die russischen Staatsanleihen seit jener Zeit eine Kurseinbuße von etwa 6½ Prozent erfahren haben. Vergleicht man aber den heutigen Kursstand mit demjenigen vor der akuten Zuspitzung der Kriegsgefahr, dann ergibt sich für die Japaner, trotz ihrer Waffenerfolge, eine Kurseinbuße um etwa ein Siebentel (von 84 auf 72), für die Russen dagegen eine solche um nicht ganz ein Zwölftel (von 99,50 auf 91,40).

Die Erklärung für diese dem bisherigen Gang des Feldzuges widersprechende Haltung des Staatskredits der beiden Mächte mag zum Teil darin liegen, daß trotz der bisherigen Siege der japanischen Flotte und des japanischen Heeres die Überzeugung von dem schließlichen Durchbruch der militärischen Überlegenheit Rußlands eine weit verbreitete ist. Jedenfalls aber ist der hauptsächlichste Grund, daß das Vertrauen in die finanzielle Leistungsfähigkeit Rußlands ein stärkeres ist, als in die Finanzkraft Japans. Man weiß, daß Rußland mit geordneten Finanzverhältnissen in den Krieg eingetreten ist und heute noch über sehr erhebliche finanzielle Reserven verfügt, während Japan schon in den Jahren der Kriegsvorbereitung seine Finanzkraft sehr stark hat anspannen müssen; man rechnet damit, daß Rußland schlimmstenfalls auch einen unglücklichen Krieg würde ertragen können, ohne deshalb finanziell zusammenbrechen zu müssen, während für Japan ein unglücklicher Ausgang des Feldzugs als gleichbedeutend mit dem finanziellen Ruin angesehen wird. Das zeigt sich charakteristisch bei der Wirkung der einzelnen militärischen Vorgänge auf die Kurse der beiderseitigen Staatspapiere. Die Schlacht bei Liauyang und ihr Ausgang haben die Kurse der russischen Papiere unberührt gelassen, ja es ist sogar vom 27. August bis zum 13. September eine Steigerung von 91 auf 91,40 eingetreten; die japanische 4prozentige Anleihe dagegen ist von 74⅜ am 27. August zunächst auf 75⅝ am 2. und 3. September gestiegen, dann aber auf die Nachricht, daß es nicht gelungen war, der russischen Armee den Rückzug abzuschneiden, bis auf 72 am 13. September herabgegangen. Die Wirkung eines unbestreitbar großen militärischen Erfolges auf den japanischen Staatskredit trat also in einem Kursrückgang der japanischen Staatspapiere zutage, offenbar bloß deshalb, weil dieser Erfolg nicht geradezu vernichtend für die russische Armee war und weil er die Beendigung des Krieges abermals in die Ferne rückt, wodurch die Zweifel daran, wie lang Japan finanziell leistungsfähig bleiben wird, verstärkt worden sind. Unwillkürlich drängt sich die Frage auf: wie würde der japanische Staatskredit durch eine Niederlage der japanischen Waffen betroffen werden?

Zu den geschilderten Verhältnissen mag freilich noch hinzukommen, daß die russische Finanzverwaltung mit den großen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln im bisherigen Verlauf des Krieges in der Lage war, in kritischen Momenten auf dem Markte zu intervenieren und durch Rückkäufe den Kurs ihrer Anleihen zu halten.

Digitized by Google

Zweifellos hat die russische Regierung in der ersten Panik nach dem Kriegsausbruch durch eine solche Intervention den Kurs ihrer Papiere gestützt, und das geschah in so wirksamer Weise, daß auf dem internationalen Geldmarkte zeitweise die Anleihen neutraler Staaten infolge des Krieges stärkere Kurseinbußen erlitten als die Russenwerte. Aber solche künstlichen Mittel sind, so erfolgreich sie in dem einen oder andern Augenblick sein mögen, doch nur in beschränktem Umfang und als temporäre Maßnahmen anwendbar und sie würden für sich allein die relativ gute Haltung des russischen Staatskredits während des nunmehr schon acht Monate dauernden Feldzuges nicht erklären können.*) Welche Wirkung die innere Festigung des russischen Staatskredits, wie sie durch die Reformen seit 1881 herbeigeführt wurde, für Rußland in diesem Feldzuge hat, zeigt am besten eine Vergleichung mit früheren Feldzügen. Vor dem russisch-türkischen Kriege standen die 5prozentigen russischen Anleihen auf etwa 104; unmittelbar nach der Kriegserklärung, am 1. Juli 1876, sank der Kurs auf 86 und im Mai 1877 ging er bis auf $73^3/_8$ herab, die Kurseinbuße betrug also ein volles Drittel gegenüber einem Zwölftel in dem bisherigen Verlaufe des gegenwärtigen Feldzuges.

So merkbar sich die Wirkungen des Krieges in den Kursbewegungen der japanischen und russischen Staatspapiere äußerten, so geringfügig ist bisher der Einfluß auf die Valuta der beiden Länder, soweit dieser in der internationalen Bewertung ihres Geldes zutage tritt. Die folgenden Übersichten geben ein Bild von der Gestaltung des Kurses der russischen Rubelnoten in Berlin und des Wechselkurses auf London in Yokohama.

Wöchentliche Notierungen des Wechselkurses auf London (4 Monate) in Yokohama.

(sh und d pro Yen.)

2.	Dezember	1903	2 sh $0^{11}/_{16}$ d	2.	März	1904	2 sh $0^1/_{16}$ d
9.	"	1903	2 sh $0^{11}/_{16}$ d	9.	"	1904	2 sh $0^1/_{16}$ d
16.	"	1903	2 sh $0^5/_8$ d	16.	"	1904	2 sh $0^1/_{16}$ d
23.	"	1903	2 sh $0^5/_8$ d	23.	"	1904	2 sh $0^1/_{16}$ d
30.	"	1903	2 sh $0^9/_{16}$ d	30.	"	1904	2 sh $0^1/_{16}$ d
6.	Januar	1904	2 sh $0^1/_2$ d	6.	April	1904	2 sh $0^1/_{16}$ d
13.	"	1904	2 sh $0^7/_{16}$ d	13.	"	1904	2 sh $0^1/_8$ d
20.	"	1904	2 sh $0^5/_{16}$ d	20.	"	1904	2 sh $0^1/_8$ d
27.	"	1904	2 sh $0^5/_{16}$ d	27.	"	1904	2 sh $0^3/_{16}$ d
3.	Februar	1904	2 sh $0^5/_{16}$ d	4.	Mai	1904	2 sh $0^3/_{16}$ d
10.	"	1904	2 sh $0^1/_{16}$ d	11.	"	1904 und folgende Notierungen unverändert	2 sh $0^1/_4$ d
17.	"	1904	2 sh $0^1/_{16}$ d				
24.	"	1904	2 sh $0^1/_{16}$ d				

*) Die „Frankfurter Zeitung" berichtete im 2. Morgenblatt vom 27. Februar, die russische Regierung habe russische Anleihen fortgesetzt aus dem Markte genommen, um den Kurs zu halten und so den Weg für spätere Anleihen zu ebnen; sie fügt hinzu: „Die russische Regierung hat von jeher diese Finanzpolitik verfolgt und ist dabei gut zurechtgekommen; ob sie aber im Angesicht eines voraussichtlich langwierigen Krieges und bei den enormen Bedürfnissen in der Lage sein wird, auf lange Zeit hinaus ihre eigenen Anleihen zu kaufen, die Valuta zu halten und die ungeheuerlichen Kriegsausgaben zu bestreiten, muß dahingestellt bleiben."

Digitized by Google

Kurs der Rubelnoten in Berlin (Mark pro 100 Rubel.)

	Höchster	Niedrigster	Durchschnittlicher		Höchster	Niedrigster	Durchschnittlicher
Kalenderjahr 1903	216,45	216	216,15	April	216,15	216	216,06
1904				Mai	216,20	216	216,05
Januar	216,10	216	216,03	Juni	216,10	216	216,02
Februar	216,50	216	216,07	Juli	216,05	216	216,01
März	216,50	216,05	216,21	August	216,30	216	216,18

Solange die Goldwährung in beiden Ländern tatsächlich aufrecht erhalten wird, d. h. solange jedermann bei staatlichen Kassen oder der Zentralbank gegen Noten Goldgeld zu seinem Nennwert erhalten kann, sind Abweichungen von dem durch den Goldgehalt des Geldes gegebenen Gleichungspunkt zu fremden Währungen nur innerhalb der Grenzen möglich, die durch die Versendungskosten von Goldgeld dargestellt werden. Erst von dem Moment an, in welchem die Einlösung der Noten gegen Gold verweigert wird, kann eine Entwertung des Papiergeldes oder der in Papiergeld zahlbaren Wechsel gegenüber dem Goldgelde oder den in Goldgeld zahlbaren Wechseln auf das Ausland eintreten. In beiden kriegführenden Ländern ist jedoch bisher die Einlösung der Noten gegen Gold aufrecht erhalten worden. Aus keinem der beiden Länder ist auch nur von einem irgend bemerkenswerten Andrang an die Schalter der Bank zum Zwecke der Noteneinlösung berichtet worden. Innerhalb der durch die Aufrechterhaltung der Noteneinlösung gezogenen engen Grenzen sind jedoch die Schwankungen beider Valuten nicht ohne Interesse. Sowohl die russische als auch die japanische Valuta haben gegenüber dem Stande vor dem Kriegsausbruch eine Abschwächung erfahren. Der Durchschnittskurs des Rubels für 1903 ist in den einzelnen Monaten des Jahres 1904 nur im März und August erreicht worden; allerdings ist der Rubel bisher nicht unter seine Parität in deutschem Geld, die genau 216 Mark pro 100 Rubel beträgt, herabgegangen, und der niedrigste Kurs während des Jahres 1904 steht nur um 0,2 Prozent unter dem höchsten Kurs des Jahres 1903. Der Kurs des japanischen Yen, an dem Wechselkurs Yokohama—London gemessen, ist von 2 sh $0^{11}/_{16}$ d Anfang Dezember 1903 bis auf 2 sh $0^{1}/_{16}$ d unmittelbar nach dem Kriegsausbruch — also um etwa $2^{1}/_{2}$ Prozent — gesunken und hat sich erst von Mitte April an langsam bis auf 2 sh $0^{1}/_{4}$ d erholt. Die Parität ist 1 Yen = 2 sh $0^{9}/_{16}$ d, von der allerdings für die Viermonatswechsel die Zinsen mit etwa $^{1}/_{4}$d in Abrechnung zu bringen sind.

Der Rückgang beider Valuten erklärt sich daraus, daß der Krieg hier wie dort eine Steigerung der Nachfrage nach Zahlungsmitteln für das Ausland und in gewissem Umfang auch Zweifel an der Aufrechterhaltung der metallischen Währung hervorrufen mußte. Neben den an das Ausland für Kriegsmaterial usw. zu leistenden Zahlungen kam bei Rußland vor allem der Rückfluß russischer Wertpapiere in Betracht. Ferner ist es begreiflich, daß in solchen Zeiten die ausländischen Geldgeber ihre Forderungen möglichst rasch zu realisieren suchen und daß vor allem die Zurückziehung kurzfristig ausgeliehener Kapitalien erfolgt. Wenn Rußland infolge seiner engeren und umfangreicheren Beziehungen zu dem westeuropäischen Kapital durch die Rückwanderung von russischen Effekten und Kapitalzurückziehungen beträchtlich stärker

Digitized by Google

betroffen wurde als Japan, so verfügt anderseits Rußland über eine stark aktive Handelsbilanz, während Japan, wie wir gesehen haben, seit längerer Zeit Jahr für Jahr einen beträchtlichen Einfuhrüberschuß an das Ausland zu bezahlen hat.

Wichtig für die Beurteilung des Verhaltens der Valuta sind jedoch in solchen Fällen nicht nur die Richtung und Größe der Kursschwankungen, sondern auch die begleitenden Umstände, unter denen sich die Schwankungen vollziehen; in diesem Punkte liegt ein wesentlicher Unterschied zwischen Rußland und Japan vor. Wir haben bereits gesehen, daß Japan sich genötigt sah, zur Begleichung seiner Zahlungsverpflichtungen an das Ausland ein für die Verhältnisse seines Geldumlaufs beträchtliches Quantum von Gold zu exportieren, mindestens ein Viertel des gesamten monetären Goldvorrates des Landes, und daß insbesondere der Stand der Bank von Japan dadurch zeitweise eine sehr bedenkliche Verschlechterung erfahren hat. Rußland dagegen hat allem Anschein nach dem außergewöhnlichen Bedarf an Zahlungsmitteln für das Ausland genügen können, ohne überhaupt irgendwelches Gold zu exportieren. Die Reichsbank und Reichsrentei haben sich für ihre eigenen Zahlungen an das Ausland der von ihnen dort unterhaltenen Guthaben bedient und außerdem auf Grund dieser Guthaben dem russischen Geldmarkt erhebliche Beträge in Wechseln auf das Ausland zu den normalen Preisen zur Verfügung gestellt. Die Reichsbank ist sogar noch einen Schritt weiter gegangen. Als nach dem Ausbruch des Krieges eine Nachfrage nach Zahlungsmitteln für das Ausland (Schecks und Wechsel) zu späteren Terminen hervortrat, da die mit dem Ausland in Verkehrsbeziehungen stehende Geschäftswelt sich durch solche Zeitkäufe fremder Devisen gegenüber etwaigen Schwankungen der russischen Valuta zu decken suchte, hat die Reichsbank sich auch zu Terminverkäufen in fremden Valuten bereit erklärt. Von Mitte Februar an verkaufte sie Schecks auf Berlin auf Lieferung zum Satze von 46,30 Rubel pro 100 Mark (entsprechend 215,98 Mark pro 100 Rubel) zuzüglich 1 Promille für jeden Monat.*) Die Tatsache, daß die russische Regierung durch solche Transaktionen die Bewegungen ihrer Valuta innerhalb der engsten Grenzen halten konnte, während Japan dem gleichen Zweck mit geringerem Erfolg einen erheblichen Teil seiner Goldreserve opfern mußte, ist ein charakteristisches Zeichen für das finanzielle Stärkeverhältnis der beiden kriegführenden Parteien.

Inzwischen hat Japan sich durch seine Sterlinganleihe gleichfalls ein erhebliches Auslandsguthaben geschaffen und damit für einige Zeit die Grundlagen seiner Valuta gefestigt; ebenso hat Rußland durch seine Pariser Anleihe seine Auslandsguthaben beträchtlich verstärkt. Für das künftige Schicksal sowohl der russischen als auch insbesondere der japanischen Währung hat jedoch neben den etwa noch vorzunehmenden Anleihe-Operationen die Gestaltung der Handelsbilanz einige Bedeutung; für Japan deshalb in besonderem Maße, weil hier die Fundierung der Valuta durch Auslandsguthaben eine geringere ist als bei Rußland, und weil Japan auch im weiteren Verlaufe des Krieges kaum in der Lage sein wird, im gleichen Umfang wie Rußland seine Auslandsguthaben durch neue Anleihen zu verstärken. Nun wurde bereits hervorgehoben, daß der Krieg die Tendenz hat, die Einfuhr der beteiligten Staaten zu vergrößern und ihre Ausfuhr einzuschränken. Diese Wirkung ist in der Tat in vollem

*) Vergl. „Frankfurter Zeitung" vom 23. Februar 1904, 1. Morgenblatt.

Digitized by Google

Umfang in Rußland hervorgetreten, wo in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres die Einfuhr um 23,2 Millionen Rubel gestiegen, die Ausfuhr um 23,3 Millionen zurückgegangen ist. Die russische Handelsbilanz hat sich mithin um 46,5 Millionen verschlechtert, aber da in den ersten fünf Monaten des Vorjahrs der Ausfuhrüberschuß 111,7 Millionen Rubel betrug, ist auch in diesem Jahre immer noch ein Aktivsaldo in Höhe von 62,2 Millionen vorhanden. Bei Japan allerdings ist im ersten Halbjahr 1904 sowohl die Einfuhr als auch die Ausfuhr gegenüber dem gleichen Abschnitt des Vorjahrs gestiegen; aber während die Einfuhr um 17,1 Millionen Yen zugenommen hat, beträgt die Vermehrung der Ausfuhr nur 11,5 Millionen Yen; die Handelsbilanz hat sich mithin auch hier verschlechtert, wenn auch in wesentlich geringerem Umfang als in Rußland. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß im Gegensatz zu Rußland, das seit Jahren regelmäßig einen starken Ausfuhrüberschuß zu verzeichnen hat, die japanische Handelsbilanz schon im ersten Semester 1903 einen Passivsaldo von 40,1 Millionen Yen aufwies, der sich für das erste Halbjahr 1904 auf 45,7 Millionen gesteigert hat.

Schwieriger als die Einwirkung des Krieges auf den öffentlichen Kredit der beteiligten Mächte ist sein Einfluß auf die Gestaltung des privaten Geld- und Kreditverkehrs festzustellen. Hinsichtlich dieser Sphäre fehlt es zu sehr an genaueren Nachrichten und objektiven Kriterien.

Die Lage des Geld- und Kapitalmarktes steht in einer weitgehenden Abhängigkeit von der allgemeinen Geschäftslage. Der Kreditbegehr pflegt im allgemeinen in Zeiten geschäftlicher Depression zurückzugehen, und er steigert sich in Zeiten eines lebhaften Geschäftsgangs und einer Ausdehnung der produktiven Unternehmungen, anderseits aber auch in gewissen kritischen Übergangszeiten, in denen die Unternehmungen durch die Unverkäuflichkeit ihrer Warenvorräte sich darauf angewiesen sehen, sich durch eine verstärkte Inanspruchnahme des Kredits die nötigen Mittel für die Fortsetzung ihres Betriebs zu beschaffen. Dazu kommt in Zeiten der wirtschaftlichen und politischen Unsicherheit die vorsichtige Zurückhaltung der Geldgeber. In Ländern mit einem hochentwickelten Kreditverkehr muß man deshalb damit rechnen, daß im Falle eines Krieges der Geldmarkt eine starke Anspannung zeigt und ein akuter Andrang des Kreditbegehrs zu den großen Zentralbanken, den letzten Geldquellen der Volkswirtschaft, stattfindet, deren Kreditgewährung sich im Wege der Diskontierung von Wechseln und Lombardierung von Wertpapieren und Waren beträchtlich ausdehnt; der weitere Verlauf mag mit der Einschränkung der Geschäfte ein allmähliches Nachlassen der Anspannung bringen.

Sowohl in Rußland als auch in Japan mußte der Krieg in zahlreichen Zweigen der Industrie zu Stockungen führen; der Staat spielt in beiden Ländern als Auftraggeber für die gesamte Industrie eine zu wichtige Rolle, als daß durch die Zurückstellung aller nicht absolut dringlichen öffentlichen Arbeiten und der sich daraus ergebenden Bestellungen nicht zahlreiche Unternehmungen schwer betroffen worden sein sollten. Dazu kommt die Entziehung von Arbeitern für die Armee und die Zurückhaltung der privaten Abnehmer sowie des privaten Kapitals. Freilich führt auf der andern Seite der Krieg einzelnen Unternehmungen zweifellos große und gewinn-

bringende Aufträge zu, aber dadurch kann seine ungünstige Gesamtwirkung auf die Volkswirtschaft höchstens abgeschwächt, nicht aber völlig aufgehoben werden.

Es ist deshalb nicht erstaunlich, wenn man namentlich aus Rußland — die Nachrichten über Japan fließen sehr spärlich — über Geschäftsstockungen, Kreditschwierigkeiten und Zahlungseinstellungen klagen hört. In Rußland äußerten sich diese Verhältnisse in einer nicht unerheblichen Steigerung der Zinssätze. Die russische Reichsbank erhöhte am 13. Februar ihren offiziellen Diskontsatz, der seit Mitte Februar 1902 unverändert auf $4^1/_2$—$5^1/_2$ Prozent*) gestanden hatte, auf $5^1/_2$—$6^1/_2$ Prozent, und der Petersburger Marktdiskont wurde vom 23. Februar an mit 6—$7^1/_2$ Prozent notiert. Für Sibirien und Ostasien mußte ein Moratorium erlassen werden. Ferner hat sich die russische Reichsbank in Anbetracht der schwierigen Kreditverhältnisse zu außergewöhnlichen Erleichterungen entschlossen. Um den Privatbanken, die ihre verfügbaren Mittel durch die Zurückziehung von Depositen stark beschränkt sahen, eine ausgiebigere Kreditgewährung zu ermöglichen, hat sie die für diese Institute ausgeworfenen Kredite unter der Bedingung ausreichender Sicherheitsleistung erweitert; sie hat ferner ihren Geschäftsstellen gestattet, den Privatbanken, die nicht über ein hinlänglich großes Portefeuille kurzfristiger Wechsel verfügen, um sich durch deren Diskontierung ausreichend mit flüssigen Mitteln zu versehen, auch Wechsel mit einer Laufzeit von drei bis sechs Monaten zu diskontieren.**)

Dem westeuropäischen Beobachter muß es auffallen, daß trotzdem die Wechsel- und Lombardanlage der russischen Reichsbank seit dem Beginn des Jahres nicht nur keine Ausdehnung, sondern im Gegenteil eine Einschränkung erfahren hat.

Bei der russischen Reichsbank betrug die Wechsel- und Lombardanlage (in Millionen Rubel):

	Wechselanlage	Lombardanlage	zusammen
im Durchschnitt des Jahres 1903	216,1	199,9	416,0
am 1./14. Januar 1904	247,8	224,4	472,2
„ 23. Februar/7. März 1904 .	267,0	217,3	484,3
„ 1./14. Juli 1904	195,7	194,4	390,1
„ 1./14. September 1904. . .	182,5	206,1	388,6

Nach einer bis in den März hinein anhaltenden nicht sehr erheblichen Steigerung der Kreditgewährung der Bank ist mithin ein bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt beträchtlicher Rückgang, namentlich der Wechselanlage, eingetreten. Freilich darf bei der Beurteilung dieser Ziffern der Umstand nicht vergessen werden, daß bei der russischen Reichsbank in ähnlicher Weise wie bei den westeuropäischen Zentralbanken die Jahreswende der Zeitpunkt der größten Anspannung ist, auf den ein erheblicher Rückfluß von Mitteln zu der Bank in Verbindung mit einer entsprechenden Einschränkung der Wechsel- und Lombardanlage zu folgen pflegt. Daß dieser Rückgang

*) Der Diskontsatz ist je nach der Laufzeit der Wechsel verschieden.

**) Vergl. Volkswirtschaftliche Chronik, Juni 1904, S. 450/451.

Digitized by

der Anlage im laufenden Jahre nicht sofort vom Januar an erfolgte, daß vielmehr eine Steigerung der Anlage bis in den März hinein eintrat, ist wohl ausschließlich auf Rechnung des Krieges zu setzen. Auch die seit dem März erfolgte Einschränkung der Anlage bleibt in ihrem Umfang hinter den gleichartigen Bewegungen der Vorjahre zurück. Vom 1./14. Januar bis 1./14. September betrug die Abnahme der Anlage im Jahre 1904 83,7 Millionen Rubel, gegen 85 und 122 Millionen Rubel in den beiden Vorjahren. Der Umfang der Anlage in Wechsel- und Lombarddarlehen war am 1./14. September 1904 mit 388,6 Millionen Rubel um wenige Millionen Rubel geringer als in den gleichen Ausweistagen der Vorjahre, an denen sie sich auf 394,1 und 390,7 Millionen Rubel stellte. Die Unterschiede sind so auffallend gering, daß man sagen kann, der Krieg sei heute von keinerlei Einfluß auf den Umfang der Kreditgewährung der russischen Reichsbank. Diese Erscheinung dürfte sich vielleicht weniger aus einer absichtlichen Kreditbeschränkung seitens der Bank, die von der Bank selbst kategorisch in Abrede gestellt wird und gegen die auch die oben erwähnten Erleichterungen sprechen, als vielmehr daraus erklären, daß auch heute noch die russische Volkswirtschaft nur in geringem Umfang Wechsel hervorbringt, die geeignet sind, als Anlage für eine Notenbank zu dienen.

Bei der Bank von Japan ist die Anlage in Inlandswechseln von 19,8 Millionen Yen zu Anfang des Jahres nach einer vorübergehenden unerheblichen Steigerung auf 13,9 Millionen am 21. Mai gesunken, hat sich seither auf 29,3 Millionen am 25. Juni gehoben und betrug nach einer neuerlichen starken Verringerung am 13. August wieder 29,8 Millionen Yen. Die Lombardanlage hat allerdings gegenüber dem Jahresanfang eine Steigerung von 33,9 auf 41,2 Millionen Yen am 13. August erfahren, sie bleibt aber weit hinter der Anlage des Vorjahres zurück, die sich im Durchschnitt auf 54,5 Millionen Yen stellte. Die Wechsel- und Lombardanlage zusammengenommen betrug am 7. Mai 51,0 Millionen Yen, dagegen an den gleichen Ausweistagen der drei Vorjahre 76,2, 64,1 und 103,1 Millionen Yen. Mitte August stellte sich die Wechsel- und Lombardanlage der Bank 1904 auf 70,9, 1903 auf 70,0, 1902 auf 76,2 Millionen Yen. Trotz des zeitweise erheblichen Goldabflusses hat die Bank in Anbetracht ihrer geringfügigen Anlage eine Erhöhung ihres Zinssatzes erst verhältnismäßig spät vorgenommen. Von Mitte März 1902 bis Mitte März 1903 hatte die Bank ihren offiziellen Diskontsatz von $8^3/_4$ Prozent schrittweise bis auf 5,84 Prozent herabgesetzt, und bei diesem letzteren Satze hatte es sein Bewenden, bis Ende Juni eine Erhöhung auf 6,57 Prozent erfolgte. In der Kreditgewährung der Bank von Japan ist mithin eine Einwirkung des Krieges fast noch weniger zu erkennen als bei der russischen Reichsbank. Auch hier dürfte der Hauptgrund der sein, daß die Geld- und Kreditwirtschaft noch zu wenig ausgebildet ist, als daß der Krieg eine wesentliche Steigerung derjenigen Kreditansprüche hervorbringen könnte, deren Befriedigung durch eine Notenbank möglich ist.

* * *

Die finanziellen Wirkungen des russisch-japanischen Krieges konnten nicht auf die unmittelbar beteiligten Länder beschränkt bleiben. Das Geld ist das flüssigste aller wirtschaftlichen Güter, und wie es innerhalb der einzelnen Volkswirtschaften den

Digitized by Google

Verkehr zwischen den Individuen vermittelt, so ist es auch der Träger der wirtschaftlichen Beziehungen von Land zu Land. Alle Verhältnisse, die mit dem Geld und Geldverkehr unmittelbar zusammenhängen, werden deshalb durch Vorgänge in fremden Wirtschaftsgebieten am leichtesten in Mitleidenschaft gezogen. In dem uns hier beschäftigenden Falle kommt hinzu, daß das Kapital der westeuropäischen Länder für einen Betrag von vielen Milliarden Mark an dem Schicksal der einen der kriegführenden Parteien unmittelbar interessiert ist, vorwiegend durch Anlagen in russischen Staatspapieren, in erheblichem Umfange aber auch durch die Beteiligung an wirtschaftlichen Unternehmungen und durch Kreditgewährung an solche. An japanischen Werten waren allerdings nur geringfügige Beträge in Westeuropa, und zwar so gut wie ausschließlich auf dem englischen Markte, untergebracht, aber daran konnte kein Zweifel bestehen, daß der Krieg nicht nur Rußland, sondern auch Japan zu einer neuen beträchtlichen Inanspruchnahme des westeuropäischen Kapitals nötigen werde.

Der Krieg fand den Kapital- und Geldmarkt der westeuropäischen Länder in einer relativ guten Verfassung. Die Stürme der Krisis, die im Jahre 1900 auf eine der glänzendsten Aufschwungsperioden gefolgt war, und deren Verlauf teilweise durch politische Vorgänge, wie den südafrikanischen Krieg und die chinesischen Wirren, kompliziert worden war, konnten als überwunden gelten. Während des Jahres 1903 hatten sich überall Anfänge einer Wiederbelebung von Industrie und Handel gezeigt, der Anlagemarkt zeigte erneutes Vertrauen, das in einer nicht unbeträchtlichen Hebung des Kursniveaus namentlich der industriellen Anlagewerte zum Ausdruck kam. Allerdings hatte dabei auch der Zinsfuß, der von seiner abnormen Höhe in den Jahren 1899 und 1900 während der Periode der Depression stark herabgegangen war — im April 1902 wurde in Berlin zeitweise ein Privatdiskontsatz von nur $1^1/_2$ Prozent notiert — wieder etwas angezogen. Der durchschnittliche Zinssatz für kurzfristigen Kredit stand im Jahre 1903 auf den wichtigsten europäischen Geldmärkten wieder etwas höher als im Jahre 1902, und eine leichte Verteuerung des Zinsfußes für langfristigen Kredit trat in einer erneuten Abschwächung der Kurse der wichtigsten Staatsanleihen zutage. Immerhin war die Zinssteigerung so geringfügig, daß der Geldstand zu Beginn des Jahres 1904 als durchaus günstig bezeichnet werden konnte.

Wenn wir nun die Veränderungen feststellen wollen, die der Krieg in diesem Stand der Dinge hervorgebracht hat, so haben wir den sich mit dem Begriff der Fondsbörse deckenden Markt für Anlagewerte, den Kapitalmarkt, von dem Markt für kurzfristigen Kredit, dem Geldmarkte, zu unterscheiden.

Der Kapitalmarkt war in erster Linie der Einwirkung des Kriegsausbruchs ausgesetzt. Der Krieg war geeignet, bei den Inhabern einer ganzen Reihe von Anlagepapieren die Befürchtung schwerer Kapitalverluste zu erwecken. Dies galt nicht nur von den Besitzern russischer Staatspapiere und russischer Industriepapiere; der Krieg erweckte vielmehr weitergehende politische Befürchtungen, er ließ die Gefahr aller möglichen Komplikationen auftauchen und stellte damit in den Augen des aus seiner Ruhe aufgeschreckten Publikums so ziemlich alle Werte in Frage. An sich schon ist die Furcht vor Kapitalverlusten an Anlagewerten geeignet, die gefürchteten Verluste tatsächlich herbeizuführen; sie veranlaßt die geängstigten Inhaber, die lieber einen erheblichen

Digitized by Google

aber definitiven Verluſt erleiden, als der Möglichkeit ungemeſſener Verluſte gegenüberſtehen wollen, ihre Papiere um jeden Preis auf den Markt zu werfen.

In dem uns beſchäftigenden Fall iſt die Gefahr eines ſolchen Circulus vitiosus für die kontinentalen Börſen dadurch erheblich geſteigert worden, daß für dieſe — im Gegenſatz zu London, wo man beſſer unterrichtet und vorbereitet war — der Kriegsausbruch gänzlich überraſchend kam. Die Nachricht von dem Abbruch der diplomatiſchen Beziehungen und von dem Angriff des japaniſchen Geſchwaders auf die ruſſiſche Flotte vor Port Arthur hatte auf den Börſen in Berlin, Wien und Paris eine vollendete Kopfloſigkeit zur Folge. Das Kursniveau nahezu ſämtlicher Anlagewerte erlitt im erſten Anſturm am 8. und 9. Februar eine ſchwere Einbuße. Beſonders gering erwies ſich gegenüber dem erſten Anprall die Widerſtandsfähigkeit der deutſchen Börſen, obwohl dieſe beim Kriegsausbruch ſich zweifellos in einer geſunderen Verfaſſung befunden hatten, als der Pariſer Markt, der mit ſpekulativen Engagements, namentlich in ſpaniſchen Werten, ſtark belaſtet war. Vielfach iſt dieſe auffallend geringe Widerſtandskraft des deutſchen Kapitalmarktes auf die Börſengeſetzgebung zurückgeführt worden.

Dem allgemeinen Kursſturz, der in eine völlige Deroute auszuarten drohte, wurde jedoch bereits um die Mitte der zweiten Februarwoche durch Interventionskäufe der großen Banken ein Ziel geſetzt. Es trat verhältnismäßig raſch eine Beruhigung ein, bis am 20. Februar — diesmal von Paris ausgehend — eine neue Erſchütterung erfolgte. In Paris brach jetzt das Kartenhaus der Spekulation zuſammen; die unmittelbare Urſache ſcheinen Zahlungseinſtellungen von ſpaniſchen Firmen und die Nachrichten von einer partiellen Mobilmachung Spaniens geweſen zu ſein. Bei dem großen Engagement der Pariſer Börſe in ſpaniſchen Werten genügte dieſer Anſtoß, um den ganzen Markt ins Wanken zu bringen. Die Panik wurde verſtärkt durch die wildeſten Gerüchte, wie ſie nur in ſolchen aufgeregten Zeiten geglaubt werden. Man ſah außer Spanien mindeſtens noch England, Amerika, die Türkei und die übrigen Balkanſtaaten in den ruſſiſch-japaniſchen Konflikt hineingezogen. Erſt allmählich gelang es, wieder Beruhigung zu ſchaffen. Natürlich wurden durch dieſe Vorgänge auf dem Pariſer Markt auch die übrigen weſteuropäiſchen Börſen in Mitleidenſchaft gezogen; insbeſondere erfolgte auch in Berlin eine weitere Senkung des Kursniveaus, wenn man auch hier dieſem zweiten Schlag gegenüber etwas ruhigeres Blut behielt als gegenüber dem erſten Schrecken.

Welche Verheerungen die Erſchütterungen des Februar auf dem deutſchen Kapitalmarkte anrichteten, davon kann man ſich aus der unten abgedruckten Tabelle ein Bild machen. Neben Bergwerks-, Induſtrie-, Bank- und Schiffahrts-Aktien erlitten auch die deutſchen Staatsanleihen ſtarke Kursrückgange; die 3prozentige Reichsanleihe iſt von 91,40 zu Jahresanfang auf 89,00 am 20. Februar zurückgegangen. Eine noch ſchwerere Kurseinbuße erlitt die franzöſiſche 3prozentige Rente, die von 97,30 bis auf 94,50 ſank und am 20. Februar zeitweiſe nur mit 93,15 gehandelt wurde. Auch die engliſchen Konſols haben einen Kursrückgang erfahren. Im übrigen ſind auf dem franzöſiſchen Markte neben ſpaniſchen und türkiſchen Werten vor allem auch die ruſſiſchen Induſtriewerte ſtark betroffen worden. Bemerkenswert iſt die Widerſtandsfähigkeit, welche die ruſſiſchen Staatsanleihen nach der Überwindung

des ersten Stoßes am 8. und 9. Februar bekundeten; von Mitte Februar an, und namentlich gegenüber der Panik vom 20. Februar, hielten sich diese Werte besser, als die Anleihen der neutralen Staaten. Die Wirkung der Interventionskäufe der russischen Finanzverwaltung trat hier deutlich in Erscheinung.

	2. Januar	6. Februar	9. Februar	20. Februar	29. Februar	31. März	30. Juni	31. August
Berliner Kurse: Gelsenkirchener Bergwerk-Aktien	218,75	213,70	203,75	197,00	196,00	211,60	216,50	223,00
Königs- und Laurahütte-Aktien	238,75	234,25	222,25	216,10	212,40	233,90	249,00	251,75
Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschafts-Aktien	220,25	223,00	213,50	204,00	205,00	210,00	219,00	229,25
Siemens u. Halske-Aktien	140,00	139,80	131,25	133,00	133,00	138,75	140,50	162,90
Hamburg — Amerika-Packetfahrt-Aktien	110,50	111,00	106,40	106,00	106,50	108,80	105,90	108,40
Deutsche Bank-Aktien	223,60	223,60	214,75	211,00	215,90	215,80	219,70	224,00
Diskonto-Kommandit-Anteile	195,10	192,10	184,00	180,75	181,70	183,00	187,10	190,80
3 prozentige deutsche Reichsanleihe (Berlin)	91,40	91,70	90,00	89,00	89,10	90,40	90,20	89,80
4 prozentige russische Anleihe (Berlin)	99,00	95,50	91,00	91,30	92,50	93,40	91,50	91,10
3 prozentige französische Rente (Paris)	97,30	97,52	96,10	93,55	94,50	96,77	98,05	98,52
$2^1/_2$ prozentige englische Konsols (London)	$87^3/_4$	$87^7/_{16}$	$86^5/_8$	$86^1/_{16}$	$86^1/_8$	$86^7/_{16}$	$90^{11}/_{16}$	$88^{11}/_{16}$
3 prozentige russische Anleihe (Paris)	81,90	80,80	72,70	73,00	73,70	78,60	74,50	75,70
4 prozentige japanische Anleihe (London)	75,00	$72^1/_2$	66,00	$66^1/_4$	$65^1/_2$	62,00	$75^3/_4$	$75^1/_8$

Mit den großen Erschütterungen im Februar war der augenfällige Einfluß des Krieges auf den westeuropäischen Kapitalmarkt erschöpft. Man beruhigte sich bald über die Gefahr der Hineinziehung fremder Mächte in den Konflikt und fand sich damit ab, daß der Krieg von längerer Dauer sein werde. An die Stelle der akuten Wirkung trat ein gewisser chronischer Druck, der aber nicht stark genug war, um den Einfluß anderer Tendenzen zu verhindern.*) Von Anfang März an traten namentlich für den deutschen Markt die relativ günstigen Aussichten für die Industrie allmählich wieder in den Vordergrund und führten zu einem langsamen Ansteigen der Kurse der Dividendenpapiere, die Ende August im großen Ganzen nicht nur die Rückgänge des Februar wieder eingeholt, sondern sogar auf einem teilweise nicht unbeträchtlich höheren Niveau angekommen sind, als zu Jahresanfang. Eine bemerkenswerte Ausnahme machen — im Gegensatz zu den französischen und englischen Anleihen — die deutschen Staatspapiere: die 3 prozentige Reichsanleihe stand, nachdem ihr Kurs vorübergehend etwas höher gestiegen war, Ende August mit 89,80 noch um nahezu 2 Prozent unter dem Kurs des 2. Januar. Ob lediglich der Stand des Zinssatzes,

*) Die „Frankfurter Zeitung" schrieb schon am 27. März, 2. Morgenblatt, in ihrem Wochenbericht über die Berliner Börse: „Über den Feldzug in Ostasien wird kaum mehr gesprochen, man ist über ihn — wenigstens für jetzt — zur Tagesordnung übergegangen." Ebenso am 18. April im Abendblatt: „Durch die japanischen Erfolge auf dem ostasiatischen Kriegsschauplatz und mancherlei darüber in Umlauf gekommene Gerüchte, die sich bis zur Einnahme Port Arthurs durch die Japaner verstiegen, wurde die Börse daran erinnert, daß der Krieg, an den sie mehrere Wochen hindurch kaum gedacht hatte, in ungeschwächtem Maße andauert und noch mancherlei Überraschunge und Störungen bringen kann."

Digitized by Google

der in Deutschland sich im bisherigen Verlauf des Jahres höher stellte als in London und Paris, die ungünstige Kursentwicklung der deutschen Staatsanleihen erklärt, oder ob andere, in der Organisation des deutschen Kapitalmarktes begründete Momente die Schuld tragen, soll hier nicht entschieden werden.

Während die Wirkung des Krieges auf dem westeuropäischen Kapitalmarkte wenigstens in den ersten Wochen in gewaltigen Erschütterungen zutage trat, könnte es auf den ersten Blick scheinen, als ob der eigentliche Geldmarkt bisher von dem Kriege so gut wie gänzlich unberührt geblieben sei. Keine der großen westeuropäischen Notenbanken hat sich genötigt gesehen, ihren Diskontsatz wegen des Krieges zu erhöhen, die Bank von England hat sogar ihre Rate im April schrittweise von 4 Prozent auf $3^1/_2$ und 3 Prozent ermäßigt, während die deutsche Reichsbank und die Bank von Frankreich ihren Diskontsatz von 4 Prozent bezw. 3 Prozent bisher unverändert aufrecht erhalten haben. Auch der Marktdiskont hielt sich, wie die folgende Übersicht zeigt, auf mäßiger Höhe; er hat in dem kritischen Monat Februar in Berlin den Satz von $3^1/_4$, in London den Satz von $3^1/_2$ und in Paris die Höhe von nur $2^{13}/_{16}$ Prozent nicht überschritten.

Marktdiskontsätze in Berlin, London und Paris.

	Berlin			London			Paris		
	durchschnittlicher %	höchster %	niedrigster %	durchschnittlicher %	höchster %	niedrigster %	durchschnittlicher %	höchster %	niedrigster %
1895	2,01	3,88	1,13	0,81	1,50	0,56	1,63	3,00	0,88
1900	4,41	5,63	3,63	3,70	5,56	2,31	3,17	4,50	2,50
1903	3,01	$3^7/_8$	$1^7/_8$	3,40	4,25	2,19	2,78	3,00	2,16
Januar 1904 . .	2,58	$2^7/_8$	$2^1/_4$	3,29	$3^9/_{16}$	3,00	2,84	$2^{15}/_{16}$	$2^{13}/_{16}$
Februar 1904 . .	2,77	$3^1/_4$	$2^1/_4$	3,21	$3^1/_2$	$2^{13}/_{16}$	2,60	$2^{13}/_{16}$	$2^7/_{16}$
März 1904 . . .	3,44	$3^3/_4$	$3^1/_8$	3,03	$3^3/_{16}$	$2^{15}/_{16}$	2,68	$2^3/_4$	$2^9/_{16}$
April 1904 . . .	2,83	3	$2^5/_8$	2,51	$2^3/_4$	$2^1/_8$	2,73	$2^3/_4$	$2^9/_{16}$
Mai 1904	3,10	$3^3/_8$	$2^7/_8$	2,07	$2^5/_{16}$	$1^{15}/_{16}$	2,35	$2^9/_{16}$	$2^1/_8$
Juni 1904 . . .	2,98	$3^1/_4$	$2^5/_8$	2,09	$2^1/_4$	$1^{15}/_{16}$	1,73	$2^5/_{16}$	$1^1/_4$
Juli 1904 . . .	2,60	$2^7/_8$	$2^1/_2$	2,46	$2^{15}/_{16}$	$1^7/_8$	1,39	$1^9/_{16}$	$1^1/_4$
August 1904 . . .	2,62	$2^3/_4$	$2^1/_2$	2,87	3,00	$2^3/_4$	1,23	$1^3/_8$	$1^1/_8$

Das zweite Quartal 1904, in dem die beiden kriegführenden Mächte mit ihren auswärtigen Anleihen an den internationalen Geldmarkt herantraten, brachte sogar eine nicht unerhebliche Ermäßigung, auffallender Weise am stärksten auf den beiden Märkten, die durch die Kriegsanleihen unmittelbar in Anspruch genommen wurden. Der Juni brachte sowohl in London als auch in Paris so niedrige Diskontsätze, wie sie seit dem Beginn des großen Aufschwungs gegen Ende der 90er Jahre nicht mehr verzeichnet worden waren; auch in den Monaten Januar bis Mai hatte sich auf diesen Plätzen der Marktdiskont stets unter seinem Stand in den gleichen Monaten des Vorjahres gehalten. In Berlin dagegen war der durchschnittliche Marktdiskont in den Monaten Januar bis April höher als in den Parallelmonaten des Vorjahres, im Mai 1904 hielt sich der Satz fast genau auf der gleichen durchschnittlichen Höhe wie

im Mai 1903, erst vom Juni an ging auch hier der Diskont unter das Niveau des Vorjahres herab. Immerhin waren auch in Berlin die Diskontsätze in den vier ersten Monaten des laufenden Jahres keineswegs ungewöhnlich hoch.

Die Signatur des westeuropäischen Geldmarktes ist also in dem bisherigen Verlaufe des Krieges eine ausgesprochene Geldflüssigkeit in Paris und London und ein verhältnismäßig leichter Geldstand in Berlin. Nichts erinnert an die Anspannung, wie sie zur Zeit des Transvaalkrieges oder auch nur zur Zeit des spanisch-amerikanischen Krieges bestand.

Gleichwohl wäre es voreilig, daraus zu folgern, daß der Krieg auf den Geldmarkt bisher keinerlei Einfluß ausgeübt habe. Eine genauere Prüfung ergibt vielmehr, daß sich in gewissen Verschiebungen, vor allem in der Veränderung des Verhältnisses zwischen dem Berliner Marktdiskont und demjenigen der westlichen Plätze, sehr wohl die Einwirkungen des Krieges feststellen lassen. Aber freilich ist im großen ganzen der Einfluß des Krieges auf den Geldmarkt durch stärkere Tendenzen, die in einer entgegengesetzten Richtung wirkten, ausgeglichen worden.

Der Krieg brach aus zu einer Jahreszeit, die auf den westeuropäischen Märkten erfahrungsgemäß die größte Erleichterung des Geldstandes zu bringen pflegt. Die Zurückhaltung, welche der Krieg den Geldgebern und insbesondere den großen Notenbanken auferlegte, hat die übliche Verbilligung des Zinssatzes in London verzögert und in Berlin und Paris sogar zu einem zeitweisen Anziehen der Zinssätze geführt. Im Februar hat der Präsident der deutschen Reichsbank in einer Sitzung des Zentralausschusses eine Ermäßigung des Diskontsatzes, wie sie unter anderen Umständen zweifellos vorgenommen worden wäre, in Hinblick auf die durch den Krieg notwendig gemachte Vorsicht für unmöglich und sogar eine Erhöhung für nicht ausgeschlossen erklärt. Berlin hatte zu Anfang des Jahres 1904 einen beträchtlich niedrigeren Marktdiskont als die übrigen westeuropäischen Plätze; die Folge war, daß Gelder von Deutschland nach diesen anderen Plätzen gelegt wurden, um von den dort bestehenden höheren Zinssätzen zu profitieren. Um dem Goldexport einen Riegel vorzuschieben und die verfügbaren Mittel für alle Eventualitäten dem deutschen Markte zu erhalten, nötigte die Reichsbank durch umfangreiche Rediskontierungen von Reichsschatzanweisungen, die sie damals in großen Beträgen übernommen hatte, den offenen Markt zu einer Erhöhung seines Zinssatzes. Es ist wesentlich mit auf diese in Rücksicht auf den Krieg getroffene Maßnahme zurückzuführen, daß das Verhältnis von Berlin zu den übrigen Geldmärkten sich umkehrte und daß vom März an Berlin einen höheren Marktdiskont hatte als London und Paris.

Auch die Bank von England hat zweifellos nur in Hinblick auf den Krieg ihre Diskontermäßigungen bis Mitte April hinausgeschoben.

Im zweiten Quartal haben dem Einfluß des Krieges umfangreiche Verschiffungen von Gold aus Amerika nach Europa, vor allem nach Frankreich, entgegengewirkt und in Verbindung mit der allgemeinen wirtschaftlichen Lage die Tendenz einer Ermäßigung des Zinssatzes geschaffen. Im einzelnen jedoch ist die Gestaltung des Geldmarktes durch die großen Finanzoperationen der beiden kriegführenden Mächte in einer sehr interessanten Weise beeinflußt worden. Die Auflegung der

Digitized by Google

japanischen Anleihe in London und noch beträchtlich mehr die Auflegung der russischen Anleihe in Paris haben zu einem starken Zusammenfluß von Geld an diesen Zentren geführt, in erster Linie wohl dadurch, daß die englischen und französischen Geldgeber ihre in anderen Ländern angelegten flüssigen Mittel zum Zweck einer Beteiligung bei den Anleihen zurückzogen, zu einem kleineren Teil wohl auch durch eine unmittelbare Beteiligung fremden Kapitals an den Anleihen. Soweit Paris in Betracht kommt, mag die Geldflüssigkeit durch gewisse Operationen der russischen Finanzverwaltung noch künstlich verstärkt worden sein. Man will wissen, daß die russische Finanzverwaltung es sehr gut verstehe, auf den westeuropäischen Geldmärkten das Wetter zu machen und im gegebenen Augenblick durch eine Konzentration ihrer Auslandsguthaben und das Ausleihen von Geld aus deren Beständen den Markt für die Aufnahme einer Anleihe günstig zu beeinflussen. Jedenfalls hat der Zusammenfluß von Geld in London und Paris dort eine weitere Ermäßigung des Zinssatzes im Mai und Juni herbeigeführt, während der Berliner Markt im Mai abermals eine Verteuerung des Geldstandes erfuhr. Da die beiden kriegführenden Mächte ihre Auslandsanleihen in der Hauptsache zu dem Zweck aufgenommen hatten, sich Mittel für die von ihnen im Laufe des Krieges im Auslande zu leistenden Zahlungen zu beschaffen, brauchte der Pariser und Londoner Markt keine plötzliche Entziehung der für die Anleihen aufgebrachten Gelder zu befürchten; sowohl Rußland als auch Japan hatten überdies ausdrücklich erklärt, daß sie den Erlös ihrer Anleihen in der Hauptsache im Auslande stehen lassen wollten. Die Einzahlungen auf die Anleihen vollzogen sich ohne merkliche Störungen des Geldmarktes, da die eingezahlten Beträge sofort wieder im Wege des kurzfristigen Kredits dem Verkehr zur Verfügung gestellt wurden.

Nachdem die großen Finanzoperationen im Mai durchgeführt waren, haben sich die in Paris und London angesammelten Gelder wieder gleichmäßig über den internationalen Geldmarkt verteilt. Insbesondere Deutschland hat einen starken Zufluß von Gold erhalten, der im Juni den Marktdiskont zeitweise bis auf $2^5/_8$ Prozent, in den folgenden beiden Monaten zeitweise bis auf $2^1/_2$ Prozent ermäßigte.

Seither sind die kriegführenden Staaten noch nicht wieder an den internationalen Geldmarkt herangetreten. Trotz einzelner kleiner Verschiebungen, die teilweise durch Dislokationen der russischen und japanischen Guthaben herbeigeführt wurden, ist der Geldstand im ganzen ein leichter geblieben. Am 10. September wurde der Marktdiskont in Berlin mit $2^7/_8$ Prozent, in London mit $2^1/_2$ Prozent, in Paris sogar nur mit $1^1/_4$ Prozent notiert, während im September 1903 die niedrigsten Notierungen in Berlin $3^3/_8$, in London $2^7/_8$, in Paris $2^1/_2$ Prozent gewesen waren.

Es ließe sich aus dieser auf den ersten Blick auffallenden Gestaltung der Geldmarktsverhältnisse für die Theorie des Geldes und des Kredits mancher interessante Schluß ziehen; aber dazu ist hier nicht der Platz und außerdem wird auch in diesem Punkte die weitere Entwicklung abgewartet werden müssen. Für die vorliegenden Untersuchungen können wir uns mit dem Ergebnis begnügen, daß bisher durch den Krieg und die finanziellen Maßnahmen der beiden beteiligten Mächte die Entwicklung einer bemerkenswerten Geldflüssigkeit auf dem internationalen Markte nicht verhindert worden ist. Diese Tatsache ist von Bedeutung nicht nur für die westeuropäischen

Digitized by Google

Geldmärkte und Volkswirtschaften, sondern vor allem auch für die weiteren finanziellen Maßnahmen der kriegführenden Parteien. Man braucht nur die gegenwärtige Lage des Geldmarktes mit derjenigen zu vergleichen, die England gegen Ende des Jahres 1899 bei dem Ausbruch des südafrikanischen Krieges vorfand, mit einem Marktdiskont von zeitweise 6 Prozent und mehr; dann kann man ermessen, was die jetzige Geldflüssigkeit für die künftigen finanziellen Operationen Rußlands und Japans bedeutet. Die Schwierigkeiten, die für kriegführende Staaten aus der allgemeinen Marktlage erwachsen können, sind in dem vorliegenden Fall auf ein sehr bescheidenes Maß reduziert; umsomehr müssen für den weiteren Gang der finanziellen Kriegführung diejenigen Momente von Bedeutung sein, die auf der Seite der kriegführenden Staaten selbst liegen: ihre finanzielle Leistungsfähigkeit und die geschickte Hand bei der Leitung der weiteren finanziellen Maßnahmen.

Digitized by

Die englischen Flottenmanöver Juli/August 1904.

(Mit 1 Karte.)

Von der Abhaltung eines größeren strategischen Flottenmanövers, wie im August vorigen Jahres in der Atlantik, hat die englische Admiralität in diesem Jahre Abstand genommen, um die taktische Ausbildung der größeren Flottenverbände in ihrer voraussichtlichen Kriegsstärke besser fördern zu können und die Flottenchefs auch in der Handhabung kombinierter Flottenverbände zu üben. Nebenher wurde der mit der taktischen Ausbildung eng zusammenhängenden Signalausbildung und Signalübermittlung auf große Entfernungen mit Hilfe aller modernen Signalmittel besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die erste dieser flottentaktischen Übungen fand im westlichen Mittelmeerbecken April/Mai d. J. unter der Beteiligung der Mittelmeer- und Kanalflotte und der heimischen Kreuzerdivision statt. Was über sie bekannt geworden ist, ist in der „Rundschau in fremden Marinen", Juliheft der „Marine-Rundschau", veröffentlicht. Zur zweiten taktischen Übung wurden die Home- und Kanalflotte und die heimische Kreuzerdivision im Juli/August im Kanal versammelt. Die Linienschiffsverbände wurden hierzu um je vier Schiffe durch besondere Indienststellungen vermehrt und auf die Stärke von je zwölf Schiffen gebracht, um den Flottenchefs so starke Verbände zu geben, wie von ihnen aller Wahrscheinlichkeit nach im Kriege geführt werden sollen. Wenigstens gewinnt durch die Reduzierung der Mittelmeerflotte auf zwölf Linienschiffe und die jetzige Ergänzung der Home- und Kanalflotte auf dieselbe Zahl die Vermutung neue Nahrung, daß in England ein Flottenverband von zwölf großen modernen Linienschiffen als die Normalstärke angesehen wird, die von einer Stelle aus taktisch-einheitlich geleitet werden kann. Außerdem hat es den Anschein, als ob die englische Admiralität durch die großen taktischen Übungen der letzten Jahre zu der Überzeugung gekommen sei, die Flottenformation möglichst lehnig machen und sie in kleinere, von Admiralen geführte Divisionen teilen zu müssen. Die Division von vier Linienschiffen gilt anscheinend als taktische Einheit. Versucht man aus den bisherigen Übungen einen Schluß auf die Kriegsgliederung im Ernstfall zu machen, so wird dieser lauten: Die erste Kampflinie der englischen Flotte wird eine Flotte von 24 Linienschiffen aufweisen, gleichgültig ob der Kampfplatz im Mittelmeer, in der Atlantik, im Kanal, in der Nord- oder in der Ostsee liegen wird.

Von der näheren Durchführung der taktischen Übungen im Kanal ist fast ebenso wenig in die Öffentlichkeit gedrungen, wie seinerzeit von den Übungen im westlichen Mittelmeer. Korrespondenten waren nicht zugelassen.

Neben diesen taktischen Übungen und ohne direkten Zusammenhang mit ihnen fanden ebenso wie im Vorjahre größere Torpedobootsmanöver in der Irischen See statt. Von denen des Vorjahres unterscheiden sie sich im wesentlichen nur dadurch, daß der Kampf der gegnerischen Torpedobootsstreitkräfte nicht Selbstzweck war, sondern dem Schutz oder dem Angriff eines Geschwaders galt, das ein von Torpedobootsstreitkräften stark bedrohtes Gewässer zu passieren hatte. Die Beteiligung der Unterseeboote änderte den Charakter des Manövers nicht. Die Berichte sind in allen guten Fach- und Tageszeitungen veröffentlicht worden; doch unterlagen sie einer bedeutend

Digitized by Google

strengeren Zensur als in früheren Jahren. Die Verhaftung eines vermeintlichen Spions in Milford Haven hat viel dazu beigetragen, daß die Korrespondenten diese Beschränkung ohne Murren ertragen haben.

Für das Torpedobootsmanöver wurde der größte Teil der beteiligten Fahrzeuge besonders in Dienst gestellt. Eine Liste derselben hatte die Admiralität bereits eine Woche vor dem befohlenen Indienststellungstage, dem 14. Juli, bekannt gegeben, so daß von einer mobilmachungsmäßigen Indienststellung nicht gesprochen werden kann. Das gleiche gilt von den am 18. Juli für die Flottenübungen in Dienst stellenden Verstärkungen.

Insgesamt waren zu Manöverzwecken im Kanal und der Irischen See vereinigt: 24 Linienschiffe, 3 ältere Panzerschiffe als Depotschiffe, 8 Panzerkreuzer, 15 geschützte Kreuzer, 17 Torpedokanonenboote, 75 Torpedobootszerstörer, 34 Torpedoboote, 8 Unterseeboote = 184 Fahrzeuge. Hiervon wurden neu in Dienst gestellt oder aufgefüllt: 7 Linienschiffe, wenn „Majestic" nicht mitgezählt wird, 3 ältere Panzerschiffe, 1 geschützter Kreuzer, 6 Torpedokanonenboote, 51 Torpedobootszerstörer, 34 Torpedoboote. Im Sommer 1903 betrug die Zahl der zu den großen Übungen versammelten Schiffe: 26 Linienschiffe, 46 Kreuzer, 17 Kanonenboote, 83 Torpedobootszerstörer, 36 Torpedoboote, 7 Schiffe verschiedener Art.

Der Mannschaftsbedarf betrug insgesamt rund 10 000 Mann (ohne „Majestic"), während er sich im vorigen Jahre auf rund 8000 Mann belaufen und im Jahre 1901 die Höhe von rund 12 000 Mann erreicht hatte.

Die Admiralität gab für die Übungen folgendes allgemeine Programm heraus:

1. Die Home- und Kanalflotte werden durch Neuindienststellungen am 18. Juli auf die Stärke von je zwölf Linienschiffen gebracht, jede der Flotten erhält einen dritten Admiral. Die seegehenden Schulschiffe der Naval Reserve werden der Home-Flotte, das Kreuzergeschwader wird der Kanalflotte zugeteilt. Diese gesamten Streitkräfte von 24 Linienschiffen und 20 Kreuzern sollen eine Reihe von Übungen bis zum 15. August ausführen.

2. In der Zeit vom 8. bis 15. August finden Torpedobootsmanöver in der Irischen See statt. An denselben haben sich zu beteiligen: auf der blauen Partei: 6 Torpedokanonenboote, 48 Torpedobootszerstörer, 3 Torpedodepotschiffe; auf der roten Partei 1 Kreuzer, 11 Torpedokanonenboote, 27 Torpedobootszerstörer, 38 Torpedoboote, alle Unterseeboote, 5 Depotschiffe.

Die Indienststellung der Schiffe oder die Auffüllung der Besatzungen erfolgen am 14. Juli; die Zeit bis zum Beginn des Manövers steht zur Ausbildung der Besatzungen und Verbände zur Verfügung. An dem Manöver selbst nimmt eine Anzahl von Linienschiffen und Kreuzern teil.

Hiernach soll nachfolgend besprochen werden:

I. Die Bereitstellung der Schiffe und Verbände,

II. Die taktischen Übungen der Flotten,

III. Das Torpedobootsmanöver.

Die Beteiligung der Schiffe der heimischen Kreuzerdivision an dem Landungsmanöver des I. Armeekorps an der Küste von Essex in der Zeit vom 6. bis 16. September muß einer späteren Besprechung vorbehalten bleiben.

Digitized by

I. Die Bereitstellung der Schiffe und Verbände.

a. Das Material.

Die für die Manöver besonders in Dienst gestellten Schiffe.

Die Torpedofahrzeuge stellten am 14. Juli, die Linienschiffe am 18. Juli in Dienst.

A. Chatham—Sheerneß.

	Schiffsklasse und Name:	Besatzung:	Bemerkungen:
1.	Linienschiff „Goliath"	750	Reparatur Ende Juni fertig.
2.	„Ramillies"	712	A-Division der Fleet Reserve.
3.	„Resolution	712	War erst am 20. Juli von der Home-Flotte außer Dienst gestellt.
4.	Torpedokanonenboot „Gossamer" . .	90	B-Division der Fleet Reserve.
5.	„Sheldrake" . .	90	Bisher Schulschiff f. Ausbildung von Maschinenpersonal.
6.	Torpedobootszerstörer „Avon" . . .	60	A-Division der Fleet Reserve.
7.	„Bittern" . .	60	B-Division der Fleet Reserve.
8.	„Cheerful" . .	60	Desgl.
9.	„Derwent" . .	70	Für den in Harwich durch einen Dampfer schwer havarierten „Haughty".
10.	„Havock" . .	43	Artillerie-Tender.
11.	„Lee" . . .	60	A-Division der Fleet Reserve.
12.	„Leopard" . .	60	Desgl.
13.	„Mermaid" .	60	Desgl.
14.	„Opossum" . .	50	Desgl.
15.	„Ribble" . .	70	Kürzlich von der Bauwerft abgeliefert.
16.	„Spitfire" . .	50	A-Division der Fleet Reserve.
17.	„Sunfish" . .	50	Desgl.
18.	„Swordfish" .	50	Artillerie-Tender.
19.	„Teviot" . .	70	A-Division der Fleet Reserve.
20.	„Waveney" .	70	Kürzlich von der Bauwerft abgeliefert.
21.—28.	Acht Torpedoboote: „65", „66", „67", „68", „71", „72", „73", „74" à	15 120	a) „71" wurde erst am 23. Juli für das in Portsmouth durch einen Schlepper havarierte Torpedoboot „109" in Dienst gestellt. b) Alle Boote waren in der Reserve.

28 Fahrzeuge mit rund 3360 Mann Besatzung.

B. Portsmouth.

1.	Linienschiff „Canopus"	750	A-Division der Fleet Reserve.
2.	Torpedokanonenboot „Niger" . . .	85	Bisher Torpedo-Tender für Ausbildung von Maschinenpersonal.
3.	„Seagull" . .	90	Desgl.
4.	Torpedobootszerstörer „Arab" . . .	60	B-Division der Fleet Reserve.
5.	„Brazen" . .	60	A-Division der Fleet Reserve.
6.	„Bullfinch" . .	60	Desgl.
7.	„Dee" . . .	70	Kürzlich von der Bauwerft abgeliefert.
8.	„Eden" . . .	70	Turbinenboot; kürzlich abgeliefert.
9.	„Electra" . .	60	A-Division der Fleet Reserve.
10.	„Flirt" . . .	60	Desgl.
11.	„Hunter" . .	50	Artillerie-Tender.
12.	„Kestrel" . .	60	A-Division der Fleet Reserve.
13.	„Peterel" . .	60	B-Division der Fleet Reserve.
14.	„Starfish" . .	60	Torpedo-Tender.

Digitized by Google

Schiffsklasse und Name:	Besatzung:	Bemerkungen:
15. Torpedobootszerstörer „Sylvia" . .	60	B-Division der Fleet Reserve.
16 : „Teazer" . .	50	C-Division der Fleet Reserve.
17. : „Violet" . . .	60	B-Division der Fleet Reserve.
18. : „Vulture" . .	60	A-Division der Fleet Reserve.
19. : „Zebra" . . .	50	Artillerie-Tender.
20. : „Zephyr" . .	50	C-Division der Fleet Reserve.
21.—40. Torpedoboote: „25", „26", „27", „33", „34", „41", „42", „45", „51", „52", „53", „54", „55", „57", „58", „78", „79" . . . . . à 15	255	a) „81" wurde besonders für den Brieftaubendienst am 23. Juli in Dienst gestellt. b) „109" mußte wegen Kollision mit d. Schlepper des „Hannibal" wieder außer Dienst stellen. An seine Stelle trat „71" aus Chatham. c) Fünf Schulschiffs-Tender, die übrigen in der Reserve.
„81", „109", „110"	57	

40 Fahrzeuge mit rund 2220 Mann Besatzung.

C. Devonport.

1. Linienschiff „Barfleur"	620	A-Division der Fleet Reserve.
2. : „Howe"	510	Desgl.
3. : „Renown"	674	Desgl.
4. Kreuzer 2. Klasse „Highflyer" . . .	450	Reparatur kürzlich beendet.
5. Torpedokanonenboot „Grasshopper" .	67	Kürzlich außer Dienst gestellt.
6. : „Sharpshooter"	90	Bisher für Ausbildung von Maschinenpersonal stellte erst am 18. Juli in Dienst.
7. Torpedobootszerstörer „Angler" . .	60	A-Division der Fleet Reserve.
8. : „Daring" . .	45	Artillerie-Tender.
9. : „Dasher" . .	45	B-Division der Fleet Reserve.
10. : „Decoy" . .	45	Artillerie-Tender.
11. : „Expreß" . .	60	B-Division der Fleet Reserve.
12. : „Ferret" . .	50	Torpedo-Tender.
13. : „Gipsy" . . .	60	A-Division der Fleet Reserve.
14. : „Itchen" . .	70	Desgl.
15. : „Leven" . .	60	B-Division der Fleet Reserve.
16. : „Lively" . .	60	A-Division der Fleet Reserve.
17. : „Lynx" . . .	50	Desgl.
18. : „Osprey" . .	60	Desgl.
19. : „Ostrich" . .	60	Desgl.
20. : „Quail" . .	50	Desgl.
21. : „Skate" . . .	50	C-Division der Fleet Reserve.
22. : „Sprightly" .	60	A-Division der Fleet Reserve.
23. : „Tiger" . . .	60	Desgl.
24. : „Vigilant" . .	60	Desgl.
25. : „Viper" . . .	62	B-Division der Fleet Reserve.
26.—37. Zwölf Torpedoboote: „80", „82", „85", „86", „87", „98", „99", „107", „108", „111", „112", „113" . . .	321	a) „113" mußte infolge Kollision mit „Victorious" wieder außer Dienst stellen, dafür „114". b) „82" und „86" Torpedo-Tender, die übrigen in der Reserve.

37 Fahrzeuge mit rund 3800 Mann Besatzung.

Hierzu kommen noch die drei als Depotschiffe verwandten alten Linienschiffe, bisher Tender der Torpedoschulen: „Dreadnought", „Devastation", „Hero", die reduziert besetzt wurden.

Schließlich wurde zu derselben Zeit das Kanalgeschwader durch Indienststellung von „Majestic" in Portsmouth wieder auf acht Schiffe gebracht.

Digitized by Google

Von einer mobilmachungsmäßigen Bereitstellung der Schiffe und Flottenverbände für die Sommerübungen hat die englische Admiralität schon seit Jahren Abstand genommen. Sie spricht in ihren Verfügungen auch nur von specially commissioned ships. Die Indienststellung der Torpedoboote am 14. Juli und der Schiffe am 18. Juli nahm der Übung dieses Mal völlig den Charakter des Mobilmachungsmäßigen.

Die Schiffe der Home- und Kanalflotte waren zu den terminmäßig festgesetzten Zeiten auf den Werften gründlich überholt und repariert worden. Die Schiffe der Home-Flotte hatten diese Reparaturperiode Anfang Juni beendet, die zur Ausbildung an Bord befindlichen Leute der Naval Reserve gegen neue ausgewechselt und diese dann während eines 3wöchigen Aufenthalts in Berehaven und einer 10tägigen Reise im Irischen Kanal für die Manöver herangebildet. Die neu in die Flotte eintretenden Schiffe „Triumph“ und „Swiftsure“ waren am 21. Juni in Dienst gestellt worden und erst kurz vor Schluß der Reise zum Verbande gestoßen. Am 18. Juli lag die Flotte in Portland.

Die Schiffe der Kanalflotte waren seit Anfang Juni nach Rückkehr aus dem Mittelmeer auf den Werften; die Arbeiten konnten nur mit Mühe bis zum Beginn der Manöver fertiggestellt werden. Die Schiffe gingen erst in See, als bereits die Indienststellungen für die Torpedobootsmanöver begannen. Durch die Enge in den Häfen kamen verschiedene Kollisionen vor: zwei Torpedoboote wurden auf diese Weise schwer havariert und mußten durch andere ersetzt werden. An die Stelle des Linienschiffes „Prince George“ war die „Magnificent“ nach beendeter Grundreparatur getreten. Die „Majestic“ konnte erst am 21. nach Torbay gehen; das Linienschiff „Illustrious“, von der Mittelmeerflotte der Kanalflotte überwiesen, mußte wegen einer Reparatur des Steuerapparates bis zum 11. August in Chatham bleiben und nahm an den Übungen nicht mehr teil.

Die Kreuzerdivision war nach einem kurzen Aufenthalt auf den Werften nach Rückkehr aus dem Mittelmeer Anfang Juli am 18. Juli wieder fahrbereit in Torbay vereint.

Die Schulkreuzer der Naval Reserve begaben sich ohne Besatzungsaustausch von ihren Stationsorten zum größten Teil direkt nach Portland.

Die besonders für das Manöver in Dienst stellenden Linienschiffe und der Kreuzer „Highflyer“ heißten am 18. Juli 9 Uhr nachmittags Flagge und Wimpel. Sie waren sämtlich vorher in die A-Division der Fleet Reserve übergeführt, doch war „Barfleur“ nicht völlig in dem hierfür verlangten Zustande, da die Grundreparatur nicht rechtzeitig fertig geworden war; das Schiff traf erst am 26. in Torbay ein. „Goliath“, die ebenfalls eine Grundreparatur durchgemacht hatte, mußte die Abnahmeprobefahrt wiederholen und war erst am 24. in Torbay. Die übrigen Schiffe trafen in der Zeit vom 19. bis 22. Juli an ihren Bestimmungsorten Torbay oder Portland ein.

Die am 14. Juli 9 Uhr vormittags neu in Dienst stellenden Torpedofahrzeuge, zum größten Teil im Bereitschaftszustande der A-Division der Fleet Reserve, waren, mit Ausnahme der havarierten, am zweiten Tage fahrbereit und begannen ihre Übungen. Die Abfahrt nach den Versammlungsorten erfolgte zu verschiedenen Zeiten.

Digitized by Google

Von den Unterseebooten wurden Nr. 1 bis 5 von Portsmouth über Plymouth und Pembroke durch die Kreuzer „Thames" und „Forth" nach Milford eskortiert; A 2, A 3 und A 4 stellten erst auf der Werft von Vickers & Maxim in Barrow in Dienst und gingen unter Eskorte des Torpedokanonenbootes „Hazard" ebendorthin.

b. Das Personal.

Die mit voller Besatzung in Dienst befindlichen Schiffe wechselten wenig Personal, nur einige jüngere Offiziere wurden abkommandiert und durch andere ersetzt. Die als Tender der Schulschiffe dienenden Schiffe erhielten fast vollständig neues Personal. Die Ausbildungskreuzer der Naval Reserve, Kreuzer „Apollo", „Andromache", „Aeolus", „Melampus", „Sappho" und „Spartan", hatten die Ausbildungsmannschaften bereits einige Zeit an Bord, desgleichen die Schiffe der Home-Flotte, die immer noch zu diesem Dienst herangezogen werden.

Die Besetzung der neu in Dienst zu stellenden Schiffe machte in keinem Hafen Schwierigkeiten. Am stärksten wurde Devonport beansprucht; das dortige Depot mußte rund 3800 Mann abgeben. Hiernach folgte das Chatham-Sheerneß-Depot mit rund 3400 Mann, schließlich die Portsmouth-Station mit rund 3000 Mann, wenn man die gleichzeitige Indienststellung des Linienschiffes „Majestic" mit berücksichtigt. Portsmouth gab außerdem eine Anzahl Spezialisten an Chatham ab. Klagen, wie in früheren Jahren, über die Güte der Mannschaften, insbesondere des technischen und Handwerkerpersonals, sind in diesem Jahre nicht in der Fachpresse laut geworden. Auf die Mannschaften der Naval und Fleet Reserve, so weit sie nicht zur Ausbildung an Bord waren, wurde nicht zurückgegriffen, dagegen waren, wie alljährlich, eine Anzahl Offiziere der Naval Reserve an Bord der in Dienst gestellten Schiffe kommandiert.

Eine große Verschiedenheit macht sich in der Besetzung der Torpedobootskommandostellen auf den einzelnen Stationen bemerkbar; die Chatham-Boote wurden nur von Sublieutenants befehligt; von den 19 Portsmouth-Bootskommandanten waren fünf Lieutenants, die Devonport-Boote, allerdings die neueren und größeren, standen sämtlich unter den Befehlen von Lieutenants, so daß unter 39 Torpedobootskommandanten nur 16 Lieutenants waren. Von letzteren befanden sich während des Manövers 14 in der Loch Ryan-Flottille, nur einer auf der 20 Boote starken Milford Haven-Flottille. Im vorigen Jahre war das Verhältnis nahezu 1 : 1.

Für die Manöver erfolgten folgende besondere Kommandierungen:

a) als Schiedsrichter: Kontreadmiral H. T. Grenfell, mit einem Captain als Sekretär. Dieselben wurden auf dem Spezialschiff „Vivid" eingeschifft.

b) als Unparteiische: Sechs Captains an Bord der zu dem Torpedobootsmanöver detachierten Linienschiffe und Kreuzer. Je drei Captains und Commander für die sechs Torpedobootsstationen. Von diesen Offizieren gehörten fünf dem Naval Intelligence Department an.

c) zum Stabe der Queenstown-Flottillen: Ein Commander.

Digitized by Google

d) als Nachrichtenoffiziere: Je ein verabschiedeter Stabsoffizier für die Stützpunkte Portsmouth, Portland, Devonport, Pembroke, Queenstown, Kingstown, Buncrana, Falmouth, Holyhead, Cairn Ryan.

e) als Vorstände der Signalstationen: Je ein verabschiedeter Commander für Beachy Head, Culver Cliff, Portland Bill, Prawle Point, Lizard, Scilly, Needles, Rame Head.

f) für die Untersuchung von Schiffen: Je ein verabschiedeter Commander für Queenstown und Lough Swilly.

g) zur Regelung der Bekohlung: Je ein verabschiedeter Commander für „Devastation", Depotschiff in Falmouth, und „Erebus", Depotschiff in Waterford.

Für die Torpedobootsmanöver wurden ferner die Küstensignalstationen von Cairn Ryan, Kildonan, Ballantrae, Portpatrick und Drummore mobilisiert. Der Stab wurde über den gewöhnlichen Etat hinaus verstärkt, die telegraphische Verbindung mit der nächsten Telegraphenstation hergestellt.

Die Armee beteiligte sich an der Übung durch Besetzung der Festungswerke von Falmouth, Milford Haven, Queenstown, Lough Swilly.

II. Die Flottenübungen.

Die den Flotten für ihre Übungen gestellten Aufgaben sind nicht bekannt geworden. In der Hauptsache fanden Gefechts- und Signalübungen statt. Verhältnismäßig viel Zeit in der etwa 4wöchigen Übungsperiode wurde im Hafen mit Wettexerzitien, Klarschiff-, Netz-, Anker- und Bootsmanöver verbracht. Vom 18. Juli bis 14. August war die gesamte Flotte nur 12 Tage zu Übungen in See.

a. Die Gliederung der Flotten.*)

(Die neu in Dienst gestellten Schiffe sind in Sperrdruck wiedergegeben.)

A. Der Home-Flotte. (A-Flotte.)

12 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 8 geschützte Kreuzer.

Chef: Vizeadmiral Sir A. R. Wilson.

1. Linienschiffe:

I. Division. Chef: Vizeadmiral Wilson.	Max. Geschw.	II. Division. Kontreadmiral C. L. Barlow.	Max. Geschw.	III. Division. Kontreadmiral Sir R. Poore.	Max. Geschw.
„Exmouth" F	19 Sm	„Royal Oak" F	18 Sm	„Ramillies" F	18 Sm
„Russell"	19 „	„Revenge"	17,5 „	„Resolution"	17,8 „
„Triumph"	20 „	„Empreß of India"	17,5 „	„Hood"	17 „
„Swiftsure"	20 „	„Royal Sovereign"	18 „	„Howe"	17 „

2. Kreuzer:

Panzerkreuzer: „Bedford", „Essex".

Geschützte Kreuzer: große: „Juno", „Dido".

kleine: „Apollo", „Andromache", „Aeolus", „Melampus", „Sappho", „Spartan" (Übungsschiffe der Marine-Reserve.)

*) Diese ursprüngliche Gliederung wurde später im Manöver durch eine andere Verteilung der Panzerkreuzer etwas geändert.

Digitized by Google

B. Der Kanalflotte. (X-Flotte.)

12 Linienschiffe, 6 Panzerkreuzer, 4 geschützte Kreuzer.

Chef: Vizeadmiral Lord Charles Beresford.

1. Linienschiffe:

I. Division. Chef: Vizeadmiral Lord Beresford.	Max. Geschw.	II. Division. Kontreadmiral B. Bridgeman.	Max. Geschw.	III. Division. Kontreadmiral L. Groome.	Max. Geschw.
„Caesar" ⚓ . .	18,5 Sm	„Victorious" ⚓ .	18,5 Sm	„Canopus" ⚓ .	18,5 Sm
„Jupiter" . . .	18,4 „	„Magnificent" . .	17,5 „	„Goliath" . .	18,5 „
„Hannibal" . .	18 „	„Majestic" . . .	17,5 „	„Barfleur" . .	18,3 „
„Mars"	17,5 „	„Illustrious" . .	17,5 „	„Renown" . .	18,5 „

2. Kreuzer:

Chef: Kontreadmiral Sir W. H. Fawkes.

Panzerkreuzer: „Good Hope" ⚓, „Drake", „Monmouth", „Kent", „Donegal", „Berwick" (Heimisches Kreuzergeschwader).

Große geschützte Kreuzer: „Endymion", „Theseus", „Doris", „Hermes".

Jede Flotte war hiernach zwölf Linienschiffe stark und in drei Divisionen zu je vier Schiffen eingeteilt. Die Geschwindigkeitszahlen geben die höchsten Probefahrtsleistungen. In Wirklichkeit ist die Dauermarschgeschwindigkeit der A-Flotte nicht höher als 13 Seemeilen, und die der X-Flotte nicht höher als 14 Seemeilen, wie das vorjährige Atlantikmanöver gezeigt hat. Die Gefechtsgeschwindigkeit wird man nach den Resultaten desselben Manövers auf höchstens 14 und 15 Seemeilen annehmen können.

In der Fachpresse ist darauf aufmerksam gemacht worden, daß jede der Flotten eine Division schnellerer Linienschiffe einschließt; die A-Flotte die I. Division, zwei Schiffe der „Exmouth"-Klasse und „Triumph" und „Swiftsure", die X-Flotte die III. Division, „Canopus", „Barfleur", „Renown" und „Goliath". Da auch die Mittelmeerflotte neben acht Schiffen der „Formidable"-Klasse eine Division von vier Schiffen der nominell 19 Seemeilen laufenden „Duncan"-Klasse hat, ist gelegentlich der Übungen im westlichen Mittelmeer die Behauptung aufgestellt worden, eine derartige Zusammensetzung habe große Vorteile. Zur Unterstützung dieser Ansicht wurde sogar der Ankauf der beiden chilenischen Linienschiffe, jetzt „Swiftsure" und „Triumph", angeführt. Der Grund zu diesem Ankauf lag aber lediglich auf politischem Gebiete; ihre Erwerbung durch eine der vor dem Kriege stehenden Parteien sollte verhindert werden. Die Art, wie der Ankauf, der erst abgelehnt war, erfolgte, spricht wenigstens dafür. Man wird deshalb wohl nicht irren, wenn man die jetzige Flottenzusammensetzung mehr dem augenblicklich verfügbaren Schiffsmaterial als einem taktischen Bedürfnis zuschreibt und annimmt, daß die schnelleren Linienschiffe in gewissen Gefechtslagen die noch fehlende Panzerkreuzerdivision, vom Typ der „Duke of Edinburgh" und der neuen „Minotaur"-Klasse, vorläufig ersetzen sollen. Nach den Berichten des Naval and Military Record erwies sich bei den letzten Übungen im Mittelmeer im Mai d. J. die Geschwindigkeitsüberlegenheit der Schiffe der „Duncan"-Klasse über die der „Formidable"-Klasse als unzureichend, um aus ihr irgend einen nennenswerten taktischen Vorteil zu ziehen. In dem vorliegenden Falle spricht außerdem der Umstand, daß in der A-Flotte der Flottenchef Führer der schnellen

Digitized by Google

Division war, dafür, daß eine gesonderte Verwendung der schnellen Division nicht als taktische Norm anerkannt wird. Die Homogenität der Flottenverbände ist in erster Linie in England stets als eine dringende Notwendigkeit für eine erfolgreiche Führung betont worden. An dieser Ansicht werden die Manövererfahrungen der letzten Jahre kaum etwas geändert haben. Sie alle lassen eine gute gleichmäßige Dauergeschwindigkeit der Flottenverbände äußerst wünschenswert erscheinen.

Die nach der Kriegsgliederung vorhandene ungleichmäßige Verteilung der großen Kreuzer wurde beim Beginn der gemeinsamen Manöver dahin geändert, daß die X-Flotte die Panzerkreuzer „Drake", „Donegal", „Berwick" an die A-Flotte gegen die geschützten Kreuzer „Apollo", „Aeolus", „Sappho" abgab.

b. Der Verlauf der Übungen.

Die Nachrichten in der Tages- und Fachpresse geben nur eine kurze, knappe Übersicht über das, was gemacht wurde, und lassen sich nicht über die Art der Ausführung aus.

Die Home- und Kanalflotte, mit Ausnahme der „Majestic" und der „Illustrious", erwarteten in Portland und Torbay vom 18. Juli ab ihre Verstärkungen, deren letzte am 26. Juli mit „Barfleur" in Torbay anlangte. Die Übungen begannen am 21. Juli mit Signalübungen der Kreuzer.

Alle Kreuzer stellten eine Verbindungslinie zwischen Torbay und Portland her vermittels optischer Signalmittel und eines neuen, von Vizeadmiral Wilson erfundenen Heliographen. Da die Entfernung nur 42 Seemeilen beträgt und hierzu auf jeder Seite zehn Kreuzer zur Verfügung standen, so war die Signaldistanz nicht sehr weit. Gleichzeitig wurde von den Kreuzern durch die Küstensignalstationen eine Verbindung mit Portland und Torbay aufrechterhalten. Die Verbindungslinie blieb auch während der Nacht liegen.

Am 22. Juli gingen die Kreuzer der Kanalflotte auf Guernsey zu, um die größte Signalweite zu erproben, so daß an diesem Tage eine Kreuzersignallinie von Guernsey über Portland nach Torbay vorhanden war.

Am 25. kehrten die Kreuzer zu ihren Flotten zurück, nur „Drake", „Donegal", „Berwick" schlossen sich der A-Flotte (Portland) an, während „Aeolus", „Sappho" zur X-Flotte nach Torbay gingen.

Die Linienschiffe machten an diesen 3 Tagen Routinedienst; die inzwischen einlaufenden neu in Dienst gestellten Linienschiffe übten ihre Besatzungen besonders in Klarschiff und im Torpedonetzesetzen. Am 23. Juli fuhr Vizeadmiral Lord Beresford mit den Kommandanten in den Dampfbeibooten Gefechtsbilder.

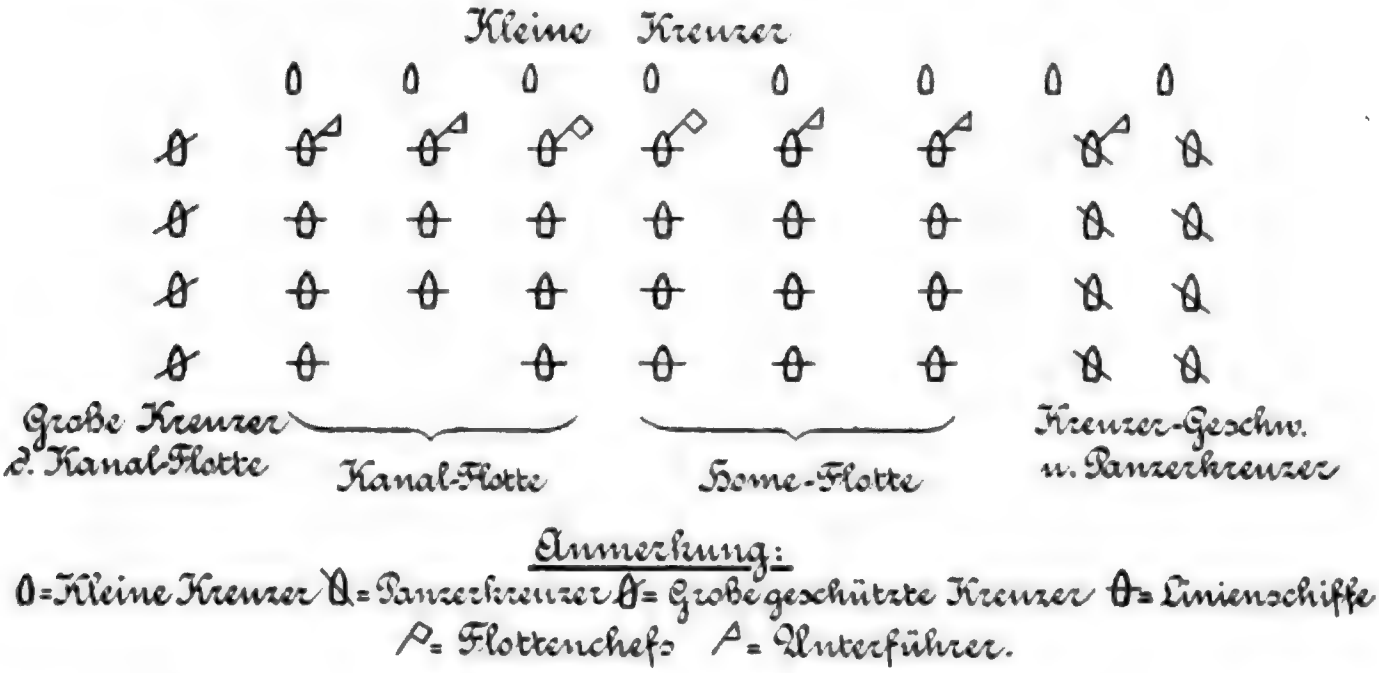
Am 26. Juli verließen die beiden Flotten ihre Standquartiere, die A-Flotte blieb zunächst in der Nähe von Portland, die Kanalflotte ging in die Irische See bis zur Höhe von Milford Haven; sechs Kreuzer stellten von Lizard aus die Verbindung nach Milford her, die vier anderen hielten an diesem und den folgenden Tagen zusammen mit den zehn Kreuzern der Home-Flotte die Verbindung mit Admiral Wilson aufrecht, wobei die Küstensignalstationen an der englischen Küste benutzt wurden.

Am 28. Juli nachmittags wurden die Kreuzer zu ihrem Gros herangezogen, um am folgenden Tage die Flotten zu einem freien Gefechtsbilde in der Nähe der

Digitized by Google

Scillyinseln zusammenzuführen. Beide trafen sich auch im Nebel auf ganz nahe Entfernungen, so daß die Ausführung der Gefechtsübung abgebrochen werden mußte. Nach dem Aufhören des Nebels nahm die gesamte Flotte die Ankerformation ein und ankerte in einer 9reihigen Formation gleichzeitig in der Mountsbucht, ein Manöver, das großes Aufsehen erregte.

Die Formation war ungefähr folgende:



Nach einer dreitägigen Ruhepause, in der am dritten Tage einige Schiffe Munition aus einem Munitionsdampfer auffüllten sowie Ankerausfahren und Netzesetzen übten, ging am 2. August frühmorgens die Flotte vereint (23 Linienschiffe) in See. Die Linienschiffe evolutionierten des Vormittags unter dem Befehl des Vizeadmirals Wilson, des Nachmittags unter dem des Vizeadmirals Lord Beresford, die Kreuzer unter der Führung von Kontreadmiral Fawkes. An Bord des Kreuzers „Endymion" platzte ein Kesselrohr, wodurch zwei Heizer verletzt wurden. Am Abend ging die Flotte unter Führung von Lord Beresford auf die alten Ankerplätze in der Mountsbucht, wo am 3. August allgemeine Exerzitien, wie Bootearmieren und Ankerausfahren, stattfanden.

Erst am 3. August abends gingen die Kreuzer der X-Flotte unter Kontreadmiral Fawkes nach Süden zu in See, um sich von den am nächsten Morgen auslaufenden Kreuzern der A-Flotte suchen zu lassen und dann ein Kreuzergefecht zu führen, nach dessen Beendigung alle vereint wieder die Mountsbucht aufsuchten.

Die Linienschiffsflotten verließen am 4. August in der Frühe ihre Ankerplätze zur Durchführung von Gefechtsübungen gegeneinander, wobei sie sich sehr weit trennten. Das erste Gefecht fand erst um 4 Uhr nachmittags statt, das Wetter war unsichtig, die Kreuzer fehlten, um die Fühlung herbeizuführen. Vizeadmiral Wilson und Lord Beresford führten abwechselnd eine der Parteien oder versahen das Schiedsrichteramt. Abends ging die Flotte unter Führung der älteren Kontreadmirale zu Anker, nachdem die beiden Flottenflaggschiffe eingelaufen waren.

Digitized by Google

Am 5. August waren die Linienschiffsflotten, außer den Flottenflaggschiffen, unter Führung der älteren Kontreadmirale, von den leichten Kreuzern begleitet, zu Gefechtsübungen in See und kehrten am Nachmittag unter dem Kommando der ältesten Kommandanten in die Bucht zurück. Beim Auslaufen kollidierten „Canopus" und „Barfleur" leicht. „Barfleur" erhielt unter Wasser im Kollisionsraume ein Loch, das das Schiff zum Wiedereinlaufen nötigte, aber von den Tauchern der Schiffe in den nächsten Tagen wieder gedichtet wurde. Das Kreuzergeschwader blieb an diesem Tage zu Anker.

Am 6. und 7. August war Ruhe. Am 6. abends wurden die Linienschiffe „Royal Sovereign" F, „Barfleur", „Howe," „Hannibal", die Kreuzer „Aeolus" und „Melampus" zur Teilnahme an den Torpedobootsmanövern in der Irischen See detachiert.

Am 8. August fanden zunächst zu Anker gemeinsame Übungen, Netzesetzen und -bergen, Signalisieren usw. statt. Am Abend ging die gesamte Flotte in getrennten Gruppen zu einem besonderen Manöver mit versiegelten Befehlen in See. Nach den Berichten in der Fachpresse lag demselben ungefähr folgende Idee zu Grunde: Eine feindliche rote Flotte hat sich der Scillys bemächtigt, um von hier aus als Stützpunkt den eignen Handel zu schützen, den feindlichen zu schädigen; eine in mehreren Häfen zerstreut liegende stärkere blaue Flotte soll sich in der Nähe der feindlichen Basis zu vereinen suchen, um die feindliche Flotte zu schlagen. Die rote Flotte, unter Vizeadmiral Lord Beresford, bestand aus den vier Linienschiffen „Caesar", „Jupiter", „Majestic", „Mars" und den vier Kreuzern „Theseus", „Endymion", „Doris" und „Hermes", von denen die vier Linienschiffe zum Handelsschutz in der Nähe der Scillys blieben, während die vier Kreuzer anscheinend zum Handelsangriff detachiert waren. Die Zusammensetzung der blauen Gruppen und die ihnen zugewiesenen Ausgangspunkte sind nicht bekannt geworden. Die Gruppen bestanden anscheinend aus je drei Linienschiffen und zwei Kreuzern, so daß durch eine Vereinigung von je zwei Gruppen die Übermacht über die rote Flotte herbeigeführt war. Am 10. August morgens gelang es denn auch zwei blauen Gruppen, von denen eine von Kontreadmiral Barlow geführt wurde, eine Vereinigung zu erreichen, ehe die rote Flotte, der nur halbe Fahrt gestattet war, den schützenden Hafen an den Scillys erreichen konnte. Das sich entspinnende Gefecht zog sich bis in die Nähe von Ushant hin, so daß das Manöver nicht um 10 Uhr morgens, wie bestimmt war, sondern erst um 5 Uhr abends mit dem Siege der blauen Partei beendet wurde.

Am 11. August kamen alle Schiffe nach Torbay. Hier lag die „Exmouth" mit Admiral Wilson, der nicht am Manöver teilgenommen hatte, bereits seit 2 Tagen zu Anker.

Am 12. August gingen die einzelnen Verbände getrennt zu Schießübungen in den Kanal und liefen am Abend wieder in Torbay ein; die drei Kreuzer „Sappho", „Spartan", „Andromache" blieben zu Anker.

Am folgenden Tage nahm die Flotte ebenso wie in der Mountsbucht kriegsmäßig Proviant über, eine Übung, die bei dem geschützten Hafen nur 40 Minuten in Anspruch nahm, während sie in Penzance 1¼ Stunden gedauert hatte.

Digitized by Google

Nachdem am 14. wieder Ruhetag gewesen war, verließ die Home-Flotte am 15. abends Torbay und dampfte nach Portland. Hiermit waren die Flottenübungen beendet. Im Laufe der nächsten Tage kehrten auch die neu in Dienst gestellten Schiffe in ihre Stationsorte zurück, stellten jedoch zum Teil erst nach 3 bis 4 Wochen außer Dienst.

c. Besprechung der Übungen.

Haben die Übungen wirklich in der Weise, wie sie vorstehend nach dem spärlichen Nachrichtenmaterial kurz geschildert wurden, stattgefunden, so wird man nicht umhin können, in der Zusammenziehung einer so großen Streitmacht noch andere Gründe als die der taktischen Ausbildung zu suchen. Der große Flottenverband hat nur dreimal je einen halben Tag gemeinsam evolutioniert. Gefechtsbilder der einzelnen Flotten gegeneinander wurden an drei Tagen geübt. Dagegen wurde viel im Hafen exerziert und bei den Wettexerzitien gute Leistungen erzielt: so z. B. soll „Hood" in 40 Sekunden die Torpedonetze gesetzt, „Revenge" in 1 Stunde 5 Minuten gefechtsklar gemacht, „Caesar" in 10 Minuten 50 Sekunden Decksboote ausgesetzt haben.

Erinnert man sich, daß in dieser Zeit in England eine große Aufregung wegen der russischen Hilfskreuzer „Petersburg" und „Smolensk", der Beschlagnahme der „Malacca", des Versenkens des „Knight Commander" herrschte, so neigt man der Annahme zu, daß England mit der Zusammenziehung einer so großen Schlachtflotte vielleicht auch einen politischen neben dem taktischen Zweck verfolgt hat. Diese Schlachtflotte sollte jeden Augenblick bereit sein, dahin gesandt zu werden, wo man ihrer zu bedürfen glaubte. Munition, Proviant, Kohlen, Wasser waren für eine plötzliche Abreise bereit.

War aber der Zweck der diesjährigen Flottenzusammenziehung im Kanal nur ein rein taktischer, so muß man aus der geringen Anzahl von Malen, die die Flotten zusammenmanövrierten, zu dem Schluß kommen, daß die englische Flottentaktik mit einer systematischen Verwendung zweier so großer Flottenverbände in einem Gefecht unter einer einzigen Leitung nicht rechnet, sondern nur anstrebt, daß die Führer sich kennen lernen, um gegebenenfalls einer im Sinne des anderen richtig handeln zu können.

Formaltaktisch verdient wiederum die große Sicherheit hervorgehoben zu werden, mit der die Flottenverbände geleitet wurden; die geringe Kollision zwischen „Barfleur" und „Canopus" fällt hierbei nicht ins Gewicht.

III. Das Torpedobootsmanöver.

a. Allgemeine Manöveridee.

Eine dem Gegner an Linienschiffen und Kreuzern überlegene blaue Flotte ist aus strategischen Rücksichten gezwungen, ein durch eine starke feindliche Torpedobootsflotte gefährdetes Defilee zu passieren. Zu ihrem Schutze verfügt sie über eine dem Gegner (rot) ebenbürtige Anzahl von Torpedofahrzeugen, besonders Torpedobootszerstörern. Es soll festgestellt werden, mit welchem Einsatze an Streitkräften die Passage möglich ist.

Digitized by Google

Die aus dieser Idee sich ergebenden Aufgaben für die beiden Parteien waren folgende:

1. Für die blaue Flotte: Die Irische See soll ihrer ganzen Länge nach von Süden nach Norden und umgekehrt durchfahren werden, wobei in Sicht von einigen Signalstationen der roten Partei zu passieren ist. Diese Passage ist mit möglichst geringen Verlusten auszuführen.

2. Für die rote Partei: Dem Gegner ist möglichst viel Abbruch zu tun.

b. Das Manövergebiet.

Der blauen Partei gehörte die Süd- und Ostküste Irlands mit den befestigten Häfen Lough Swilly, Carrickfergus, Kingstown, Waterford, Queenstown, Lundy Isl. Von diesen Häfen gelten Carrickfergus, Kingstown, Waterford als unangreifbar. Die Befestigungen von Lough Swilly und Queenstown waren besetzt; die Häfen durften angegriffen werden.

Der roten Partei wurde die Westküste Großbritanniens und die Südküste von Landsend bis zum 3. Grad W.-Länge zugewiesen. In diesem Gebiet galten Loch Ryan, Holyhead als befestigte, gegen einen Angriff geschützte, Milford Haven und Falmouth als befestigte dem Angriff ausgesetzte Häfen. Die Befestigungen der beiden letzten Plätze waren besetzt.

Die Scillyinseln gehörten der roten Partei, konnten aber von der blauen als Stützpunkt benutzt werden, wenn vier Schiffe sechs Stunden lang bei Tage unbelästigt im St. Mary-Sunde vor Anker gelegen und die Signalstation besetzt hatten. Rot konnte unter denselben Bedingungen den Platz wieder nehmen.

Die Insel Man und die schottischen Inseln waren als neutral zu betrachten. Sie durften zum Schutz gegen schlechtes Wetter angelaufen werden.

c. Manöverregeln.

1. Das Manöver beginnt am 15. August 8 Uhr vormittags. Zu diesem Zeitpunkte haben alle Schiffe und Boote mit Ausnahme der blauen Linienschiffe und Kreuzer im Hafen zu sein. Die letzteren dürfen um diese Zeit Landsend passieren.

2. Die blauen Linienschiffe dürfen bei Tage 10, bei Nacht 12 Seemeilen laufen. Die Maximalgeschwindigkeit der 17 als Torpedoboote geltenden Torpedobootszerstörer der roten Partei wird auf 18 Seemeilen festgesetzt.

3. Der Kreuzer „Highflyer" der roten Partei ist jedem Linienschiff oder Kreuzer der blauen Partei überlegen. Linienschiffe und Kreuzer können am Tage jede Anzahl von kleinen Fahrzeugen außer Gefecht setzen.

4. Die Depotschiffe gelten als feste Stützpunkte und dürfen nicht angegriffen werden.

5. Alle an den Manövern teilnehmenden Schiffe tragen eine nur den Schiffen der eigenen Partei und den Unparteiischen bekannte Geheimnummer an beiden Seiten und über dem Heck, die Unterseeboote am Periskopkasten.

6. Außer Gefecht gesetzt sind:

a) Linienschiffe und Kreuzer, die einen Torpedoschuß erhalten oder bei Tage auf weniger als 7300 m an einen befestigten Hafen herankommen.

β) Kanonenboote und Torpedobootszerstörer, die bei Tage einem befestigten Hafen 5500 m, einem Linienschiff oder Kreuzer 2700 m 5 bis 15 Minuten lang, einer überlegenen Anzahl kleinerer Fahrzeuge 1800 m nahe gewesen sind, oder deren Geheimnummer entziffert worden ist.

γ) Torpedoboote, die weniger als 2700 m einem Linienschiff oder Kreuzer 5 Minuten lang, einem Kanonenboote oder Zerstörer 15 Minuten lang nahe gewesen sind, oder deren Geheimnummer entziffert worden ist, ausgenommen nach einem erfolgreichen Torpedoschuß.

δ) Unterseeboote, die an der Wasseroberfläche fahren, wenn sie 1 Minute lang einem feindlichen Schiffe, ausgenommen Torpedobooten, 270 m nahe gewesen sind, oder wenn ihre Geheimnummer am Prismenrohr entziffert ist. Letztere ist auf 140 m zu erkennen.

7. Ein Torpedoschuß ist erfolgreich, wenn

α) er oder ein Sternsignal abgefeuert wird, ehe das Fahrzeug länger als 2 Minuten beleuchtet oder beschossen ist;

β) der Schuß trifft oder das Sternsignal nicht über 550 m vom Feinde abgefeuert wurde;

γ) die Schiffsklasse erkannt und möglichst die Geheimnummer abgelesen worden ist.

8. Auf Linienschiffe und Kreuzer schießen Torpedofahrzeuge Torpedos mit Manöverköpfen, gegen kleinere Fahrzeuge markieren sie den Schuß durch Abgabe eines Sternsignals.

9. Nach dem Schuß darf das Fahrzeug während des Fischens des Torpedos nicht belästigt werden. Ein getroffenes Schiff darf ein Torpedofahrzeug nicht außer Gefecht setzen.

10. Ein Fahrzeug, das alle Torpedos verschossen oder eine den Torpedobeständen an Bord gleiche Anzahl von Sternsignalen geschossen hat, muß zur Auffüllung von Torpedos zu einem Depotschiff gehen.

11. Unterseeboote feuern zur Markierung des Torpedoschusses kein Sternsignal, sondern tauchen in einer Entfernung von 400 bis 130 m vom Schiffe auf und müssen dann in einer Peilung 4 Strich von vorn bis querab vom angegriffenen Schiffe sein, um Anspruch auf Erfolg zu haben.

12. Außer Gefecht gesetzte Schiffe gehen in den nächsten feindlichen Hafen.

13. Der Tag rechnet von 3 Uhr vormittags bis 9 Uhr abends.

14. Die als Unparteiische für die Stützpunkte kommandierten Offiziere halten sich zu je zwei in der ersten Hälfte des Manövers in Loch Ryan, Milford und Waterford, dann in Carrickfergus, Milford, und auf einem besonderen Schiff („Curlew") bei Lundy Isl. auf.

d. Verteilung der Streitkräfte.

(Die gesperrt gedruckten Schiffe usw. sind für die Manöver besonders in Dienst gestellt.)

A. Die blaue Partei.

1. Oberleitung: Vizeadmiral Sir K. Wilson, Chef der Home-Flotte.
2. Führer der Linienschiffe u. Kreuzer: Captain W. Bush, Kommandant d. „Royal Sovereign".
   Linienschiffe: „Royal Sovereign" F, „Howe", „Barfleur", „Hannibal".
   Kreuzer: „Aeolus", „Melampus".

Digitized by Google

3. Leiter der Torpedofahrzeuge: Captain B. Charlton, Chef der zur Home-Flotte gehörenden Instruktionsflottillen, auf Torpedokanonenboot „Halcyon" A.
Hauptquartier: Waterford. Depotschiff Hulk „Erebus" (Depotschiff der Portland-Flottille).

4. Carrickfergus- (A-) Flottillen.
2 Torpedokanonenboote, 16 Torpedobootszerstörer.
Chef: Commander F. Corbett.
Depotschiff: Hulk „Fisgard" (Depotschiff der Felixtowe-Flottille).
Torpedokanonenboote: „Hebe", „Leda".
Torpedobootszerstörer:

I. Flottille (?):

	Maxim. Geschw.	
„Greyhound"	30 Seemeilen,	Felixtowe-Flottille
„Racehorse"	30 "	
„Snapper"	27 "	
„Salmon"	27 "	
„Cheerful"	26 "	
„Havock"	26 "	
„Leopard"	30 "	
„Swordfish"	27 "	

II. Flottille (?):

	Maxim. Geschw.
„Usk"	25,5 Seemeilen,
„Hardy"	27 "
„Ranger"	27 "
„Roebuck"	30 "
„Avon"	30 "
„Bittern"	30 "
„Lee"	30 "
„Mermaid"	30 "

5. Waterford- (B-) Flottillen.
2 Torpedokanonenboote, 16 Torpedobootszerstörer.
Chef: Commander G. Brand.
Depotschiff: Hulk „Erebus".
Torpedokanonenboote: „Halcyon" A, „Spanker".
Torpedobootszerstörer:

I. Flottille (?):

	Maxim. Geschw.	
„Cheerwell"	30 Seemeilen,	Portland-Flottille
„Lightning"	28 "	
„Porcupine"	28 "	
„Wizard"	27 "	
„Eden"	? "	
„Hunter"	27 "	
„Sylvia"	30 "	
„Zebra"	27 "	

II. Flottille (?):

	Maxim. Geschw.
„Dove"	29 Seemeilen
„Fervent"	27 "
„Syren"	30 "
„Welland"	25,5 "
„Bullfinch"	29 "
„Starfish"	28 "
„Violet"	30 "
„Vulture"	30 "

6. Queenstown- (C-) Flottillen.
2 Torpedokanonenboote, 16 Torpedobootszerstörer.
Chef: Commander W. Cowan.
Depotschiff: Hulk „Emerald" (Schiffsjungenschiff).
Zugeteilt: Commander K. Loring.
Torpedobootszerstörer:

I. Flottille (?):

	Maxim. Geschw.	
„Blackwater"	25,5 Seemeilen,	Devonport-Flottille
„Charger"	28 "	
„Fairy"	27 "	
„Falcon"	30 "	
„Expreß"	30 "	
„Ferret"	27 "	
„Osprey"	30 "	
„Quail"	30 "	

II. Flottille (?)

	Maxim. Geschw.
„Arun"	30 Seemeilen,
„Contest"	27 "
„Thorn"	30 "
„Sturgeon"	27 "
„Daring"	27 "
„Decoy"	27 "
„Ostrich"	30 "
„Tiger"	30 "

Digitized by Google

B. Die rote Partei.

1. Leitung: Kontreadmiral C. G. Robinson.
   Flaggschiff: Kreuzer 2. Klasse „Highflyer".
   Hauptquartier: Milford Haven.
   Depotschiff: Altes Linienschiff „Dreadnought" (Tender des Torpedoschulschiffs in Devonport).
2. Leiter der Unterseeboote: Captain S. Bacon.
   Kreuzer: „Thames" und „Forth" (Mutterschiffe der Unterseeboote).
   Torpedokanonenboot „Hazard".
3. Loch Ryan-Flottillen.
   1 Torpedokanonenboot, 2 Torpedobootszerstörer, 14 Torpedoboote.
   Chef: Commander W. C. M. Nicholson.
   Depotschiff: Altes Linienschiff „Hero".
   Torpedokanonenboote: „Antelope" ⚑.
   Torpedobootszerstörer: „Leven" (Maximalgeschwindigkeit 30 Seemeilen), „Vixen" (Maximalgeschwindigkeit 30 Seemeilen).
   Torpedoboote: 71, 80, 82, 85, 86, 87, 98, 99, 107, 108, 110, 111, 112, 114.
4. Milford Haven-Flottillen.
   3 Torpedokanonenboote, 3 Torpedobootszerstörer, 20 Torpedoboote, 8 Unterseeboote.
   Chef: Commander H. Robertson.
   Depotschiff: Altes Linienschiff „Dreadnought".
   Torpedokanonenboote: „Jason" ⚑, „Circe", „Seagull".
   Torpedobootszerstörer: „Surly", „Sprightly", „Gipsy" (je 30 Seemeilen Maximalgeschwindigkeit).
   Torpedoboote: 25, 26, 27, 33, 34, 41, 42, 45, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 66, 68, 74, 78, 79.
   Unterseeboote: Nr. 1 bis 5 und A 2, A 3, A 4.
5. Falmouth-Flottillen.
   6 Torpedokanonenboote, 22 Torpedobootszerstörer, von denen 17 als Torpedoboote gelten, 4 Torpedoboote.
   Chef: Commander S. Graham.
   Depotschiff: Altes Linienschiff „Devastation" (Tender des Torpedoschulschiffs in Portsmouth).
   Torpedokanonenboote: „Gossamer", „Grasshopper", „Niger", „Onyx", „Sheldrake", „Speedwell".
   Torpedobootszerstörer „Dee", Max. Geschw. 25,5 Seemeilen,
   „Itchen", „ 25,5 „
   „Ribble", „ 25,5 „
   „Teviot", „ 25,5 „
   „Waveney", „ 25,5 „
   } gelten als Torpedobootszerstörer
   Torpedobootszerstörer: „Angler", „Arab", „Brazen", „Dasher", „Derwent", „Electra", „Flirt", „Kestrel", „Lynx", „Opossum", „Peterel", „Skate", „Spitfire", „Sunfish", „Teazer", „Vigilant", „Zephyr" galten als Torpedoboote und durften nur 18 Seemeilen laufen.
   Torpedoboote: 65, 67, 72, 73.

Wie aus vorstehender Liste ersichtlich, waren die sämtlichen Torpedoboote nur der roten Partei zugewiesen, während die blaue Partei nur über Torpedobootszerstörer verfügte. Die Hauptmacht der roten Partei war zu Beginn der Manöver in Falmouth, während die Torpedostreitkräfte der blauen Partei gleichmäßig, je 16 Torpedoboots-

Digitized by Google

zerstörer, auf die drei Stützpunkte verteilt waren. Diese Torpedobootszerstörer wurden in jedem Stützpunkt in zwei Flottillen zu je acht Booten formiert, und zwar derart, daß zu jeder Flottille je vier Boote aus den Instruktionsflottillen und je vier neu in Dienst gestellte Fahrzeuge gehörten. Ob die Torpedokanonenboote den einzelnen Flottillen zugeteilt wurden, ob sie selbständig blieben, ist aus den Berichten nicht klar ersichtlich; das letztere hat dagegen mehr Wahrscheinlichkeit für sich; jedenfalls wurden gleich anfangs die Waterford- und Queenstown-Kanonenboote vereinigt.

Die roten Torpedoboote fuhren in Verbänden zu 6 bis 7 Booten und wurden in der Regel von einem Kanonenboot geführt, aber auch hier wurden während des Manövers die Kanonenboote zum Teil zu gemeinsamen Operationen zusammengezogen.

e. Die Vorübungen.

Die Torpedofahrzeuge sammelten sich bis zum 23. Juli in ihren Stationsorten und machten hier zunächst zum größten Teil Einzelübungen, um Kommandanten und Besatzungen einzufahren. Die Woche vom 24. bis 30. wurde den Vorübungen und der Küstenkenntnis gewidmet. Die bei diesen Übungen vorgekommene Zahl der Havarien, die am Schluß aufgezählt werden, sind im Verhältnis zur großen Zahl der Fahrzeuge nur gering und waren auch nur in drei Fällen so schwer, daß die Boote nicht mehr an den Manövern teilnehmen konnten.

In der Woche vom 31. Juli bis 6. August wurden die Fahrzeuge für die Manöver instandgesetzt und Kohlen aufgefüllt. Die Carrickfergus-Flottille konnte wegen schlechten Wetters das Kohlenauffüllen erst am ersten Manövertage beenden.

Die Unterseeboote machten in Milford-Haven Fahrübungen. Für die Reise von Portsmouth bis Pembroke hatten die Boote Nr. 1 bis 5 fünf Tage gebraucht; drei wurden nach der Ankunft daselbst gedockt. Die von Vickers & Co. kommenden neuen Boote A 2 bis A 4 mußten ihre Besatzungen einexerzieren.

Die Depotschiffe trafen in der Zeit vom 19. bis 21. Juli ein, wurden telephonisch und telegraphisch mit Land verbunden und hielten in der letzten Woche Signalübungen mit den Küstensignalstationen ab. Nach einigen Nachrichten wurden die Signalstationen in Gruppen eingeteilt, wahrscheinlich drei entsprechend der Zahl der Stützpunkte, und von den Stützpunkten die Nachrichten ins Hauptquartier gegeben.

f. Die Operationspläne.

1. Der blauen Partei.

Die blauen Torpedostreitkräfte leitete der captain Charlton nach den allgemeinen Direktiven des Vizeadmirals Wilson. Ersterer glaubte seine Aufgabe, die blaue Flotte sicher durch die Irische See zu leiten, am zweckmäßigsten zu erfüllen, wenn er die roten Torpedobootsstreitkräfte eng blockierte und außerdem noch die blaue Flotte mit einem Schutz von Torpedobootszerstörern gegen entkommende rote Fahrzeuge umgab. Hierzu teilte er die Irische See in drei Abschnitte; in jedem derselben lag ein zu blockierender feindlicher Stützpunkt. Den blauen Linienschiffen und Kreuzern war ein bestimmter, der eigenen Partei bekannter Kurs vorgeschrieben. Sie mußten den gefährlichsten Teil der Irischen See, den Nordkanal, einmal bei Nacht passieren und in Sicht von Milford Haven zu einer Tageszeit sein, in der den roten Unterseebooten ein Angriff möglich war.

Digitized by Google

2. Der roten Partei.

Kontreadmiral Robinson, der Führer der roten Partei, strebte unter gleichzeitigem Absuchen der Irischen See in der ersten Manöverperiode eine Konzentration seiner Streitkräfte im Norden und zuletzt im Süden in der Nähe der Scillys an, um durch die Massenwirkung, trotz der entgegenstehenden feindlichen Zerstörer, zum Angriff auf die blaue Linienschiffsflotte zu kommen. Durch Zusammenziehung seiner Kanonenboote gab er den Torpedobootsmassen den nötigen Rückhalt.

g. Der Verlauf des Manövers.

Der 8. August.

Die Queenstowns-Torpedobootszerstörer verließen 8 Uhr vormittags den Hafen; eine Flottille legte eine Vorpostenlinie am Eingange zum Milford Haven aus, die anderen dampften zur Beobachtung von Falmouth. Die beiden Kanonenboote verstärkten die Waterford-Flottillen, deren besondere Aufgabe es war, in der kommenden Nacht die blaue Flotte nordwärts zu geleiten, bis sie von einer der Belfast-Flottillen abgelöst wurden. Die andere Belfast-Flottille übernahm die Bewachung von Loch Ryan. Wegen schlechten Wetters hatten beide Belfast-Flottillen nicht vor dem 8. August Kohlen auffüllen können und waren erst gegen Abend in See gegangen.

Der Führer der roten Partei ließ durch die Falmouth-Flottillen und Kanonenboote sowie durch die Milford-Streitkräfte den südlichen Teil der Irischen See absuchen und zog dann den größten Teil der Falmouth-Flottillen mit der Hälfte der Kanonenboote nach Milford Haven. In Falmouth sollen in der Nacht vom 8. zum 9. August nur vier Torpedoboote und drei Kanonenboote gewesen sein. Von den Loch Ryan-Flottillen ging eine im Laufe des Tages zur Rekognoszierung des Firth of Clyde und wurde abends durch alle vorhandenen Streitkräfte beim Suchen nach Süden verstärkt, da die zur Blockade bestimmte Belfast-Flottille nicht rechtzeitig eintraf. Letztere verlor den Zerstörer „Salmon", der den Hafenbefestigungen zu nahe kam.

Das blaue Gros, das am 6. August abends die Mountsbucht nach Einschiffung der Unparteiischen verlassen hatte und am 7./8. in See gewesen war, näherte sich um 8 Uhr vormittags der Küste in Höhe von Landsend zwischen den Signalstationen Longships und Seven Stones, um die Aufmerksamkeit der roten Partei auf sich zu ziehen. Es ging dann weiter nach Milford Haven, wo es bei St. Ann's Hd. mit der vor Milford stehenden Queenstown-Flottille um 3 Uhr nachmittags in Verbindung trat. Um 4 Uhr nachmittags war es vor Milford Haven und setzte nach sehr kurzem Aufenthalt den Kurs nach der irischen Küste auf Carnsore Pt. ohne Begleitung durch Torpedobootsstreitkräfte fort. Milford Haven wurde in ziemlicher Nähe passiert, um den Unterseebooten eine Chance zum Angriff zu geben. Ehe aber drei Holland-Boote ausgelaufen waren, hatte das Gros den Weg fortgesetzt und wurde nicht mehr erreicht. Beim Zurücklaufen in den Hafen während der Dunkelheit gerieten die Unterseeboote zwischen die blockierende Queenstown-Flottille, die erst ganz in der Nähe an dem Schornsteinbrand der „Contest" erkannt wurde. Es entstand ein wildes Durcheinander, wobei die an der Oberfläche fahrenden Unterseeboote Torpedoschüsse auf die Zerstörer markierten. „Tiger" und „Contest" rammten sich, so daß „Contest"

Digitized by Google

in Milford einlaufen und später zur Reparatur nach Devonport gehen mußte, während „Tiger" nur mit Mühe Queenstown erreichte.

Das Gros wurde 30 Seemeilen südöstlich von Carnsore Pt. von den Waterford-Flottillen aufgenommen und durch den St. George Kanal eskortiert. Die aus Loch Ryan ausgelaufenen roten Streitkräfte erlangten zwar Fühlung, konnten aber nicht zum Angriff kommen, weil sie immer durch die begleitenden Zerstörer abgedrängt wurden.

Der 9. August.

Das blaue Gros stand morgens 7 Uhr bei Ardglas und ging mittags auf Carrickfergus Reede zu Anker. Um 9 Uhr abends ging es wieder in See und fuhr abgeblendet durch den Nordkanal nach Lough-Swilly.

Die Carrickfergus-Flottillen suchten während des Tages die feindliche und die eigene Küste ab. Hierbei entdeckte „Havock" in Ayr vier rote Boote, von denen eins, „82", wegen seiner früheren Kollision mit „86" auf dem Slip stand und seine Geschütze an Land gebracht hatte; „Havock" wurde später außer Gefecht gesetzt. Etwas besser erging es dem zur gleichen Flottille gehörenden „Usk", dieser wurde nur für 12 Stunden gefechtsunfähig erklärt. Am Abend richtete eine der Carrickfergus-Flottillen wieder eine Blockade von Cairnryan ein, während die andere Flottille die Flotte zu sichern hatte. Es gelang ihr aber nicht vollständig, die von allen Seiten andrängenden roten Torpedoboote völlig fernzuhalten. Ein Boot kam zum Schuß auf „Melampus", ohne zu treffen. Mehrere Torpedobootsgefechte verliefen resultatlos.

Die Milford-Flottille kehrte mit Tagesanbruch nach dem Stützpunkte zurück. Hierbei trafen die drei Kanonenboote „Circe", „Leda", „Seagull" auf die vor dem Hafeneingange liegende Queenstown-Flottille, jagten sie völlig auseinander und verfolgten sie bis nahe nach Queenstown heran. „Ostrich" hatte bei dieser Jagd fast alle Kohlen verbrannt. Die Unparteiischen entschieden als Resultat der Nachtgefechte: „Contest", „Thorn", „Charger", „Quail" und zwei Holland-Boote außer Gefecht gesetzt.

Während des Tages und der folgenden Nacht suchte der größte Teil der Milford-Flottillen den St. George Kanal bis 60 Seemeilen nördlich von Milford ohne Erfolg nach feindlichen Streitkräften ab. Eine zweite durch die Falmouth-Fahrzeuge auf 5 Kanonenboote und 15 Zerstörer verstärkte Flottille stieß bis in den Nordkanal vor und soll mit den blauen Torpedobootszerstörern in Fühlung und in der Nähe von Mull of Cantyre im Gefecht gewesen sein. Am nächsten Morgen kehrte sie nach Holyhead zurück.

Auf der blauen Seite blieben die Queenstown-Flottillen im Hafen, die nach Falmouth detachierten Boote hatten mit Tagesanbruch ihre Beobachtungsstation verlassen, da sie ohne Kanonenboote sich nicht den roten Streitkräften — drei Kanonenbooten — gewachsen glaubten.

Die Waterford-Flottillen kehrten um 2 Uhr nachmittags ebenfalls in den Hafen zurück, nachdem sie nach Abgabe der Marschsicherung an die Carrickfergus-Flottillen bis Milford südlich rekognosziert hatten. In der Nacht war also nur die letztere Flottille zur Marschsicherung der blauen Flotte überhaupt in Tätigkeit. Es muß somit ein sonderbarer Zufall gewesen sein, daß die in großen Massen in der Nähe des Nordkanals stehenden roten Streitkräfte nicht zum erfolgreichen Angriff auf das blaue Gros gekommen sind.

Digitized by Google

Der 10. August.

Der 10. August war für die Queenstown- und Waterford-Flottillen wieder ein Ruhetag, die ersteren blieben überhaupt in dem Hafen, die letzteren gingen abends in See. Die Carrickfergus-Flottillen liefen des Morgens nach erfolgreicher Eskorte des Gros in den Hafen ein und verließen ihn wieder des Abends, um Loch Ryan zu blockieren und die Küste nördlich abzupatrouillieren. Alle Flottillen füllten Kohlen und Vorräte auf. Das bis dahin schöne Wetter wurde regnerisch bei westlichen auffrischenden Winden.

Von den roten Streitkräften machten die Loch Ryan- und Teile der Milford- und Falmouth-Flottillen einen Angriff auf die bei Lough Swilly liegende blaue Flotte, wurden aber von den Forts abgeschlagen. Diese waren von der Flotte gleich nach ihrer Ankunft am Morgen durch Aufstellung einer Landungsbatterie von sechs Geschützen und eines Scheinwerfers verstärkt worden.

Bei der Rückkehr von dem Angriff kamen mehrere Kanonenboote und Zerstörer mit den Loch Ryan beobachtenden Carrickfergus-Flottillen ins Gefecht, nach dem die rote Partei Anspruch auf ein Kanonenboot und fünf Zerstörer machte. Die Unparteiischen entschieden später, daß „Seagull" und „112" auf der roten und „Leda" und „Mermaid" auf der blauen Seite gefechtsunfähig seien.

In derselben Nacht fand noch ein Gefecht zwischen einer Waterford-Flottille und sieben roten Booten in der Nähe von Holyhead statt, aber ohne Resultat. Die roten Boote liefen wahrscheinlich den Hafen an. In Queenstown wurde nachts von den Forts auf angebliche Unterseeboote geschossen.

Der 11. August.

Das blaue Gros verließ Lough Swilly um 6 Uhr morgens und stand dem Befehle gemäß um 4 Uhr nachmittags in der Nähe von Portpatrick, um ebenso wie beim Marsch nordwärts durch die Signalstation die roten Streitkräfte alarmieren zu lassen. Die Carrickfergus-Flottillen, die mitternachts nach den Gefechten mit den roten Streitkräften eingelaufen waren, gingen 8 Uhr morgens wieder in See. Eine Flottille übernahm die Beobachtung von Loch Ryan, die andere, nur aus vier Booten bestehend, geleitete die blaue Flotte südwärts bis Tuskar-Feuerschiff, wo sie von der Queenstown-Flottille abgelöst wurde. Da die Lage der ersteren Flottille infolge der zahlreichen roten Streitkräfte im Norden sehr gefährlich wurde, schickte ihr Captain Charlton den Befehl, nach Carrickfergus zurückzukehren. Dieser Befehl erreichte sie nicht. Die Flottille wurde von mehreren roten Kanonenbooten und Torpedobootszerstörern angegriffen und verlor nach der Entscheidung der Unparteiischen das Kanonenboot „Hebe", die Zerstörer „Cheerful", „Racehorse", „Greyhound", während die rote Partei nur das Kanonenboot „Gossamer" einbüßte. Die Waterford-Flottillen blockierten in Holyhead sieben rote Boote und hielten durch „Vulture" die Verbindung mit dem Hauptquartier aufrecht. Der Zerstörer „Hunter" wurde zur Verstärkung der Queenstown-Flottille abgesandt, die zur Eskorte des Gros am Morgen den Hafen, nordwärts steuernd, verlassen hatte. Da die Eskorte in beiden Fällen nicht sehr stark war, gelang es derselben nicht, die roten Streitkräfte völlig abzuschütteln; der rote Zerstörer „Kestrel" wurde hierbei außer Gefecht gesetzt.

Digitized by Google

Der 12. August.

Als mehrere blaue Zerstörer in der Nacht versuchten, drei rote Torpedoboote abzudrängen und nach Milford Haven zu verfolgen, wurden von dort drei Kanonenboote — „Jason", „Circe", „Sheldrake" — herausgeschickt, um sie aufzunehmen. Diese mußten jedoch umkehren, als auch „Barfleur" sich den verfolgenden blauen Zerstörern anschloß. Später wurde „Sheldrake" für ganz außer Gefecht erklärt, „Jason" und „Circe" um 50 Prozent im Gefechtswert heruntergesetzt. Die blaue Partei verlor „Sturgeon" und „Ferret".

Die vier Zerstörer der Carrickfergus-Flottille, die das blaue Gros bis Tuskar-Feuerschiff gebracht hatten, gingen nach Kingstown und erhielten hier den Befehl, sich den Queenstown-Booten bei der Unternehmung gegen die Scillys am nächsten Tage anzuschließen. Die übrigen Boote derselben Flottille, soweit sie noch gefechtsfähig waren — nach einigen Nachrichten nur noch zwei, da die Entscheidung der Unparteiischen noch ausstand —, wurden nach Lundy Isl. zum Abfangen von roten Booten beordert.

Das blaue Gros kam mit sieben Torpedobootszerstörern am Nachmittage in Queenstown an, brachte zu Anker Torpedonetze aus und blieb gefechtsklar. Während der Nacht versuchten einige der roten Boote, die zum größten Teil in See waren, in den Hafen einzudringen, wurden aber von den Befestigungen abgewiesen.

Die Waterford-Boote hatten die Blockade von Holyhead gegen Mittag aufgegeben und waren nach ihrem Stützpunkt zurückgekehrt, als sie das blaue Gros in Sicherheit wähnten. Es befanden sich demnach keine blauen Boote in dieser Nacht in See.

Der 13. August.

Am 13. August begann der dritte Manöverabschnitt, die Besetzung der Scilly-Inseln. Hierzu wurden alle noch disponiblen blauen Fahrzeuge in der Nähe dieser Inseln und vor Falmouth zusammengezogen. Das blaue Gros verließ Queenstown am Morgen, traf außerhalb des Hafens mit den ungeschwächten Waterford-Flottillen zusammen und ging nach Falmouth, um diesen Hafen zu blockieren. Der Kreuzer „Aeolus", die vier Kanonenboote „Halcyon", „Spanker", „Sharpshooter", „Skipjack" und der noch gefechtsfähige Rest der Queenstown-Flottillen, zehn Boote, wurden mit der Besetzung der Scillys beauftragt. Der Kreuzer und die Kanonenboote sollten die Signalstation einnehmen und dann sechs Stunden während des Tages am 14. August, gemäß den Manöverregeln, im St. Mary-Sunde liegen bleiben. Von den je fünf Boote zählenden beiden Queenstown-Zerstörerflottillen war die eine bestimmt, den Crow-Sund, die andere den St. Mary-Sund gegen rote Torpedostreitkräfte während der Nacht zum 14. August zu bewachen, nachdem die Kanonenboote vor der Dunkelheit die Inseln von feindlichen Torpedobooten gesäubert hatten.

Der Rest der ersten Carrickfergus-Flottille, vier Boote, wurde der Queenstown-Flottille zur Verstärkung geschickt. Der Rest der anderen Flottille, zwei Boote, sollte bei der Lundy-Insel versprengte rote Boote abfangen. Das inzwischen sturmartig gewordene Wetter hinderte die Zerstörer „Swordfish" und „Lee", den Befehl auszuführen.

Die Boote der roten Partei kehrten im Laufe des Vormittags in ihre Stützpunkte zurück, ein Teil der Falmouth-Flottillen nach Holyhead.

Den vor Queenstown stehenden Fühlunghaltern gelang es, den Kurs des blauen Gros festzustellen und das Hauptquartier zu benachrichtigen. Dieses schickte dann die

Digitized by Google

in Holyhead befindlichen Falmouth-Streitkräfte sofort nach den Scillys, ließ aber die Milford- und Loch Ryan-Flottillen noch in der Nähe der Häfen.

Von der zur Besetzung der Scillys entsandten Streitmacht mußte „Skipjack" wegen Havarie an den Speisepumpen nach Queenstown zurückkehren, der Rest führte die Aufgabe dem Befehle gemäß aus. Jedoch gelang es ihm nicht, sich gegen die abends von der Falmouth-Flottille entsandten Torpedoboote zu schützen. Der Kreuzer „Aeolus" wurde durch einen Torpedoschuß des „Derwent" außer Gefecht gesetzt; dieser fiel bald darauf den blauen Zerstörern zum Opfer. Das Gelingen des Angriffs wird allgemein in der Fachpresse als gute Leistung hervorgehoben. Vielleicht glückte derselbe aber nur, weil die Bewachung infolge Kollision zwischen „Arun" und „Decoy" von der Queenstown-Flottille, bei der „Decoy" nach einer Stunde unterging, nicht so wirksam war. Bei dieser in dunkler, stürmischer Nacht eingetretenen Kollision kam nur ein Mann ums Leben. Die Schuld an der Kollision wurde in dem späteren Gericht dem Kommandanten des „Arun" zugeschrieben, weil er bei der Rückkehr von einer Rekognoszierung Positionslichter zu setzen unterlassen hatte.

Der Zerstörer „Dating", ebenfalls von der blauen Partei, wurde von eigenen Booten beschossen und außer Gefecht gesetzt, als er zum Kohlennehmen in die Scillys einlaufen wollte.

Der 14. August.

Das blaue Gros, das erst mit Dunkelheit am 13. August vor Falmouth eintreffen konnte, hielt sich in der Nacht von der Küste entfernt und erschien erst am nächsten Morgen in Sicht der Befestigungen; die Zerstörer wurden nach Falmouth vorgeschoben. Auf die Nachricht von der Gefechtsunfähigkeit der „Aeolus" und der Havarie des „Skipjack" wurde „Melampus" nach den Scillys detachiert. Dieser kam 9 Uhr 15 Minuten vormittags dort an, bald nachher kehrte außerdem „Skipjack" zurück. Um 3 Uhr 15 Minuten nachmittags waren diese Inseln im Besitz der blauen Partei; das blaue Gros zog sich dann im Laufe des Tages ebenfalls nach dort. Der von den roten Booten beabsichtigte Angriff wurde wegen schlechten Wetters aufgegeben; es fanden nur kleine Scharmützel statt.

Der 15. August.

Um 8 Uhr vormittags endete das Manöver, ohne daß es zu einem entscheidenden Kampfe kam. Die blauen Zerstörer erhielten Befehl, möglichst schnell nach der nächsten blauen Station, Waterford, zurückzukehren. Captain Charlton wollte die Gelegenheit benutzen, die Leistungsfähigkeit der neuen großen Boote der „Ribble"-Klasse (520 Tonnen, 25,5 Seemeilen) gegenüber den älteren kleineren, aber schnelleren Booten von 380 Tonnen und 30 Seemeilen in rauher See zu erproben. Der Versuch gelang nicht ganz, da das Wetter besser wurde. Jedenfalls zeigten sich die 25,5 Seemeilen-Boote unter den vorhandenen Umständen den 30 Seemeilen-Booten überlegen.

Die Verluste nach den bis zum 15. August bekannt gewordenen Entscheidungen der Unparteiischen sind:

Auf der blauen Partei:

Bei den Carrickfergus-Flottillen: Die Kanonenboote „Hebe" und „Leda", die Torpedobootszerstörer „Salmon", „Mermaid", „Havock", „Cheerful", „Greyhound",

„Racehorse". Da zum Schluß der Manöver nur noch sechs Boote disponibel waren, müssen seitens der Unparteiischen an Ort und Stelle noch weitere vier Boote für gefechtsunfähig erklärt worden sein.

Bei den Waterford-Flottillen: Keine.

Bei den Queenstown-Flottillen: Die Torpedobootszerstörer „Contest", „Charger", „Thorn", „Quail", „Ferret", „Sturgeon", „Daring".

Bei dem blauen Gros: „Aeolus".

Auf der roten Partei:

Bei der Loch Ryan-Flottille: Torpedoboot „112".

Bei der Milford-Flottille: Die Torpedokanonenboote „Seagull", „Circe" 50 Prozent, „Jason" 50 Prozent, zwei Unterseeboote.

Bei den Falmouth-Flottillen: Torpedokanonenboote „Gossamer", „Sheldrake", Torpedobootszerstörer „Kestrel"; außerdem noch „Derwent".

Trotzdem die Zahl der Unparteiischen größer war als in früheren Jahren, kamen die Entscheidungen doch auch in diesem Jahre oft sehr verspätet. Nach der Art der Verteilung der Unparteiischen hatte man erwartet, daß mehr rote Streitkräfte zum Angriff auf das Gros kommen würden.

h. Die Havarien.

1. Während der Vorübungen:

	Schiffsklasse und Name:	Art der Havarie:	Dauer der Reparatur und Bemerkungen:
1.	Torpedokanonenboot „Circe" . . .	Schiffskörper	In Pembroke repariert.
2.	Torpedobootszerstörer „Leopard" . . .	Luftpumpe	1 Tag.
3.	„ „Haughty" . . .	Von einem Dampfer gerammt	Außer Dienst gestellt.
4.	„ „Starfish" . . .	Ruder	3 Tage.
5.	„ „Arun" . . .	Schiffskörper	—
6.	„ „Vigilant" . . .	Bug	—
7.	„ „Syren" . . .	Zirkulationspumpen	Von „Erebus" repariert.
8.	„ „Avon" „Bittern" „Leopard" . . .	Maschinen	Vom Depotschiff repariert.
9.	„ „Violet" . . .	Bug	Reparatur durch Depotschiff.
10.	„ „Sturgeon" . .	Schraubenflügel	In Queenstown gedockt.
11.	„ „Dove"	Kesselrohre leck	Reparatur durch Depotschiff.
12.	„ „Vulture" . . .	Bug und Kessel	Desgl.; 3 Tage.
13.	Torpedoboot „73"	Bug	Infolge Kollision mit „66"; etwa 8 Tage.
14.	„ „113"	Bug	Kollision mit „Victorious"; außer Dienst gestellt.
15.	„ „109"	Schiffskörper	Kollision mit Schlepper der „Hannibal"; außer Dienst gestellt.
16.	„ „80"	Cylinder	—
17.	„ „71"	Speisepumpen	1 Tag.
18.	„ „82" und „86"	Schiffskörper	Kollidierte bei Mull of Cantyre. „82" fertig am 10., „86" am 12. August.
19.	„ „27"	Schiffskörper	Kollision mit Dampfer; 6 Tage.
20.	„ „54"	Schiffskörper	Kollision mit „78"; 6 Tage.

Digitized by Google

2. Während des Manövers:

Schiffsklasse und Name:	Art der Havarie:	Dauer der Reparatur und Bemerkungen:
1. Torpedokanonenboot „Skipjack" . . .	Speisepumpen	½ Tag.
2. Torpedobootszerstörer „Contest" }		
3. „ „Tiger" } . .	Schiffskörper	Kollision am 9. August; konnten nicht mehr an dem Manöver teilnehmen.
4. „ „Ferret" . . .	Kondensatoren	—
5. „ „Expreß" . . .	Kondensatoren	—
6. „ „Decoy" . . .	Kondensatoren	} Kollision;
7. „ „Arun" . . .	Bug	} „Decoy" gesunken.
8. „ „Welland" . . .	Rudergeschirr	Vom Depotschiff repariert; 3 Stunden.

Außer diesen vorstehend aufgeführten Havarien kamen noch mehrere kleinere vor, die zum Teil durch eigenes Personal, zum Teil durch die Depotschiffe repariert worden sind.

i. Besprechung des Manövers.

1. Das Manövergebiet stellte ebenso wie im Vorjahre den Englischen Kanal dar; die Torpedobootsstreitkräfte auf der roten Partei waren so verteilt, wie man sie im Kriegsfall an den französischen Küsten erwartet. Eine strategische Idee lag dem Manöver nicht zugrunde; es sollte nur eine Übung für die Torpedofahrzeuge sein. Das blaue Gros erhielt zu diesem Zweck eine völlig der strategischen Unterlage entbehrende Marschroute. In taktischer Hinsicht ist aus der Anlage des Manövers nur bemerkenswert, daß man anscheinend in England der Ansicht zuneigt, ein Geschwader ohne Hilfe von Kreuzern nur unter dem Schutze einer zahlreichen Kanonenboots- und Torpedobootszerstörerflottille durch ein von starken Torpedobootsstreitkräften bedrohtes Fahrwasser bringen zu können. In den Geschwaderübungen der letzten Jahre verwandte man vornehmlich Torpedobootszerstörer zur Blockade der Torpedofahrzeuge. Bei der letzten Übung im Mittelmeer im Mai d. Js. marschierte das Gros der Linienschiffe ohne Marschsicherung und mit vorgeschobenen Kreuzergruppen durch ein von Torpedobooten und Kreuzern bewachtes Defilee.

2. Die blaue Partei suchte ihrer Aufgabe, Sicherung der Linienschiffsflotte, durch Einteilung des zu passierenden Gebiets in besondere Rayons, durch Blockade der feindlichen Stützpunkte und durch Eskortierung des Gros gerecht zu werden. Sie hat sie mit den Verlusten eines Kreuzers, zweier Torpedokanonenboote und von dreizehn (siebzehn?) Torpedobootszerstörern gelöst. Diese Verluste sind nahezu 17 Prozent vom Flottengros, 33 Prozent von der Kanonenboots- und 29 Prozent (35 Prozent?) von der Torpedobootszerstörerflottille. Nach dem Verlauf des Manövers scheint es, als ob auch in diesem Falle eine Konzentration der Kräfte für den einen Hauptzweck, die Sicherung des Gros, einer Teilung der Kräfte zu einer Marschsicherung und einer Blockade vorzuziehen gewesen wäre. Die Blockade ist wenigstens nur in einem Falle, vor Holyhead, geglückt. Die lückenhaften Berichte lassen jedoch ein sicheres Urteil nicht zu.

3. Die Aufgabe der roten Partei war die bei weitem schwierigere, zumal der Leiter die Aufgabe des blauen Gros nicht kannte. Die Aussicht, Fühlung mit dem Gros im südlichen Teile der Irischen See zu gewinnen, war ziemlich gering, ein

Heranziehen der Kräfte nach dem Norden deshalb geboten. Ebenso empfahl sich die Zusammenstellung stärkerer Gruppen von Kanonenbooten, um die blaue Marschsicherung zu verjagen und so die Torpedoboote zum Angriff zu bringen. Trotzdem auf der roten Seite das Bestreben nach Konzentration der Kräfte an den strategisch wichtigen Punkten sehr in die Erscheinung tritt, ist sie doch auch von dieser Partei nicht bis zur äußersten Konsequenz durchgeführt worden. Dem Bestreben nach Konzentration hat der rote Führer seine geringen Verluste zu verdanken, die zwar drei Torpedokanonenboote, d. h. 30 Prozent dieser Streitkräfte, aber nur ein Torpedoboot von fünfundsechzig Torpedofahrzeugen und zwei Unterseeboote betrugen.

4. Der Wert der schnellen Torpedokanonenboote — 19 bis 21 Seemeilen — in Verbindung mit Torpedobootsstreitkräften ist in diesem Manöver ebenso hervorgetreten wie im Vorjahre. Die Torpedobootszerstörer scheinen ihnen an Geschwindigkeit nicht viel überlegen gewesen zu sein, wenn man nach der Jagd der Queenstown-Flottille am 9. August vormittags urteilt. In der Fachpresse wird bereits für die Einschiebung eines neuen Typs zwischen dem jetzigen großen Torpedobootszerstörer und dem neuen Scout Stimmung gemacht.

5. Die Unterseeboote sind wenig in die Erscheinung getreten. Dies war anscheinend nach der Anlage des Manövers auch gar nicht die Absicht der Admiralität. Man hat sie vielleicht nur deshalb mit zu den Manövern geschickt, um späteren Interpellationen im Parlamente zu entgehen. Die Boote „A 2" bis „A 4" waren kaum genügend vorgebildet. In beiden Fällen, wo sich den Booten Gelegenheit bot — am ersten Tage, 8. August, bei der Anwesenheit des blauen Gros vor Milford, und am 12. August morgens, als das Linienschiff „Barfleur" die roten Torpedokanonenboote jagte, „kamen sie zu spät". — Der nächtliche Kampf mit den blauen Queenstown-Zerstörern vor Milford, in dem sie als Torpedoboote kämpften, wird in der Presse vielfach so ausgelegt, daß man in den Unterseebooten ein gutes Abwehrmittel gegen blockierende Torpedofahrzeuge besitze. Daß das Vorhandensein von Unterseebooten eine große moralische Wirkung im Kriege haben wird, zeigen die Vorkommnisse in Queenstown, wo man zwei Nächte Unterseeboote gesehen haben wollte.

6. Material und Personal sind den an sie gestellten Anforderungen voll gerecht geworden. Die vorgekommenen Havarien sind im Verhältnis zu der Zahl der Fahrzeuge und der Dauer der Indienststellungen nicht hoch; sie sind für die eigentliche Manöverzeit sogar gering, wenn man bedenkt, daß auf engem Raum bei dunkeler Nacht und in bewegter See 135 Fahrzeuge, größtenteils abgeblendet, durcheinander manövrierten. Eine derartige Leistung macht dem seemännischen Geschick des englischen Seeoffiziers alle Ehre.

Die neuen Torpedobootszerstörer der „Ribble"-Klasse von etwas über 500 Tonnen, von denen zwölf an dem Manöver teilnahmen, haben fast in jeder Hinsicht befriedigt. Ihre größere Seefähigkeit wird besonders gerühmt. Ihre einzige Schwäche soll das Rudergeschirr sein, welches auf „Welland" noch während des Manövers repariert werden mußte. — Auf der Mittelmeerstation haben die großen Boote nicht denselben Beifall gefunden; hier in den zum großen Teil ruhigen Gewässern sind die älteren 30 Seemeilen-Boote ihnen an Geschwindigkeit überlegen gewesen. In der nächsten Zeit

Digitized by Google

werden Vergleichsfahrten zwischen Booten dieser neuen Klasse und der letzten 380 Tonnen-Serie stattfinden, um ein genaues Urteil zu gewinnen.

7. Auch in diesem Manöver hat sich die Notwendigkeit klar gezeigt, den Torpedobootsfahrzeugen für Operationen in einiger Entfernung von den heimischen Häfen Depotschiffe beizugeben, die gleichzeitig Reparaturschiffe sind. Der Wert der zum ersten Male zur Verwendung kommenden Depotschiffe „Erebus" und „Fisgard" war ein sehr großer. Diese Schiffe, alte umgebaute Panzerschiffe, sind imstande, selbst umfangreiche Reparaturen am Schiffskörper, wie sie bei Kollisionen vorkommen, sowie an den Maschinen und Kesseln vorzunehmen. Es können größere Gußteile angefertigt und Steven gerichtet werden. Die Frischwassererzeuger sind imstande, täglich etwa 180 Tonnen Wasser zu liefern. Durch gute luftige Mannschaftsräume, Bade-, Wohn- und Leseräume für die Offiziere ist für die Erholung der Torpedobootsbesatzungen gesorgt.

8. Für die Bekohlung der Fahrzeuge in Häfen ohne Regierungskohlenlager waren Dampfer gechartert, die mit Temperley-Apparaten oder Ladebäumen ausgerüstet waren. Die Torpedobootskommandanten gaben den letzteren den Vorzug. In den Berichten wird ferner die Ausrüstung der Kohlenschiffe für Torpedofahrzeuge mit Spitzeimern anstatt mit Säcken für zweckmäßig gehalten, da diese in den Kohlendampfern leichter gefüllt und in die Bunkerlöcher leichter entleert werden könnten. Der Berichterstatter des „Standard" meldet aus Waterford folgende höchste Leistungen in der Kohlenübernahme: „Salmon" 33 Tonnen, „Ranger" 25 Tonnen, „Cheerful" und „Welland" je 23 Tonnen in der Stunde mit eigenem Personal.

Der roten Partei standen im ganzen 11 000 Tonnen, der blauen 9600 Tonnen zur Verfügung. Die letztere soll dieses Quantum um 2100 Tonnen überschritten haben.

9. Die Nachrichtenübermittelung durch die Küstensignalstationen scheint ziemlich viel Zeit beansprucht zu haben, so z. B. hätte bei schneller Meldung von dem Sichten des blauen Gros bei Landsend am 8. August, 8 Uhr morgens, der Leiter der roten Partei seine Streitkräfte in Falmouth und Milford Haven wahrscheinlich noch so dirigieren können, daß bereits am ersten Tage Fühlung gewonnen worden wäre.

10. Das Zusammenwirken zwischen Heer und Marine, über dessen Schwächen schon seit Jahren in der englischen Presse Klage geführt wird, war auch in diesem Manöver nicht frei von Reibungen. Von den Befestigungen im Milford Haven berichtet der Korrespondent der „Morning Post": Sie hätten die blauen Torpedoboote auf eine Seemeile herankommen lassen, ohne sie zu beschießen, weil die Kommandeure nicht gewußt hätten, ob es eigene Boote oder feindliche gewesen seien. Für den weiteren Verlauf der Übungen wurde dann dem dortigen Festungskommandanten ein Seeoffizier zugeteilt. Diejenigen, welche eine Unterstellung der Befestigungen der Marinestationen und Stützpunkte unter den Marinekommandanten für notwendig halten, werden dieses Vorkommnis sicherlich benutzen, ihrer Ansicht zum Siege zu verhelfen.

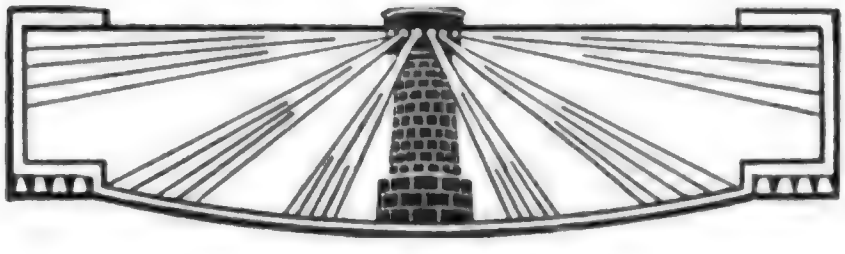
11. Wie der Untersuchungsdienst der einlaufenden Schiffe in den beiden befestigten Häfen Queenstown und Lough Swilly funktioniert hat, ist leider nicht bekannt geworden. In Queenstown waren zwei rot gestrichene Dampfer hierzu zur Verfügung, die sich alle 24 Stunden im Hafeneingange ablösten. Einkommende Kriegsfahrzeuge sollten

als feindliche betrachtet werden, wenn sie sich nicht unaufgefordert diesen Fahrzeugen näherten oder ein Erkennungssignal abgaben. Handelsschiffe scheinen nicht angehalten worden zu sein.

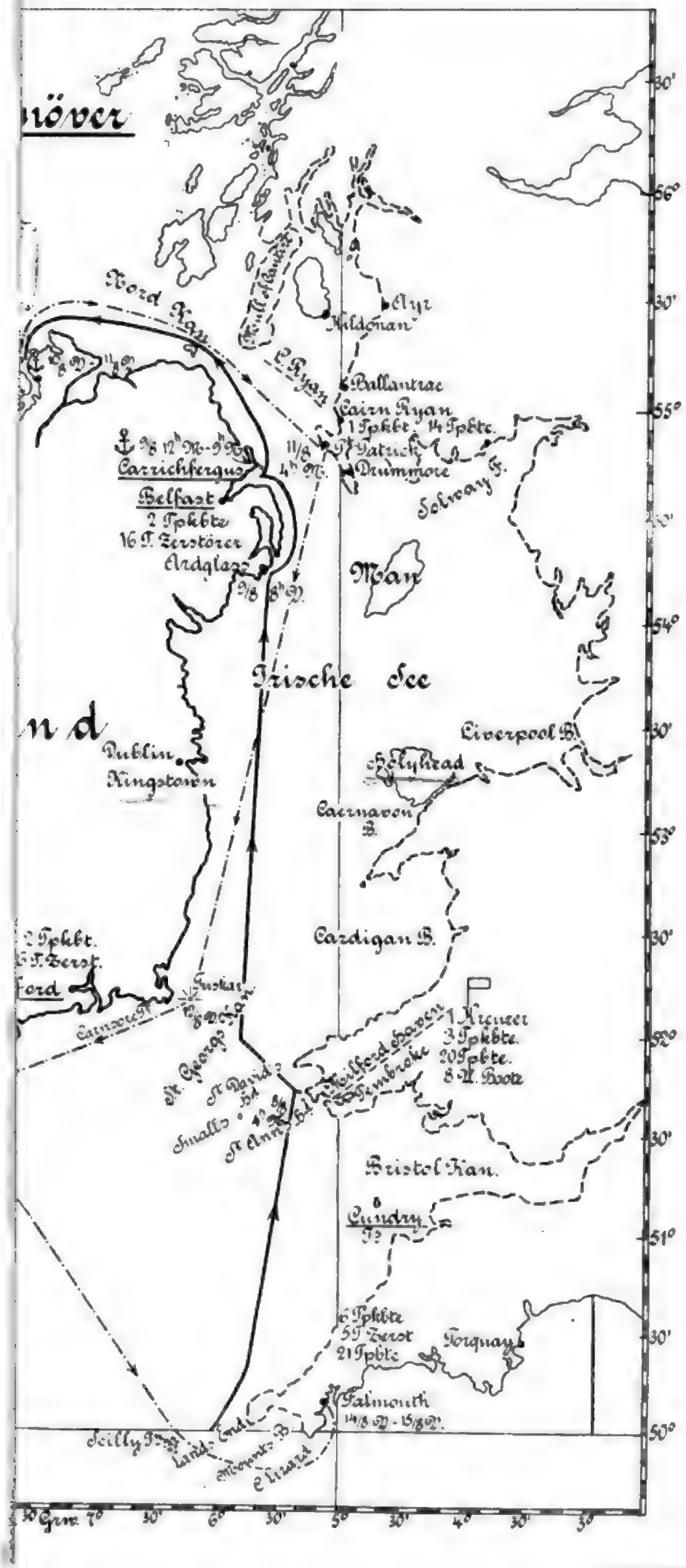
IV. Schluß.

Mögen die diesjährigen englischen Flottenübungen im Kanal und in der Irischen See für die Allgemeinheit auch nicht so viel des Interessanten bringen, wie z. B. die vorjährigen Atlantikmanöver, so bieten sie doch besonders für den, der sie jedes Jahr eingehend verfolgt, viel Belehrendes, so daß ihre Beschreibung nach den in den Zeitschriften und Zeitungen veröffentlichten spärlichen Berichten den Lesern der „Marine-Rundschau" nicht vorenthalten werden durfte. Es geht aus ihnen mit deutlicher Sicherheit hervor, daß die englische Marine in den letzten Jahren mit eiserner Energie und systematisch an der Weiterentwicklung der Kriegsbereitschaft ihrer großen Flottenverbände sowohl in organisatorischer wie in strategisch-taktischer Hinsicht arbeitet. Die großen strategischen Gesichtspunkte für eine erfolgreiche Kriegführung in den verschiedenen Kriegslagen sind klar erkannt und werden soweit wie möglich im Frieden in der Zusammensetzung und Verteilung der Flotten befolgt. Auf taktischem Gebiete sind einfache Gefechtsformen entwickelt worden, die zunächst die Möglichkeit einer guten Ausnutzung der Artillerie in günstiger taktischer Position und dann die Verwendung aller Waffen im entscheidenden Nahkampfe anstreben. Der Geist einer frischen Offensive durchweht alle Übungen, denn er allein führt zum Siege, weil er aus dem Vertrauen zum eigenen Können entspringt.

v. U.



Digitized by Google



növer
Nord Kan.
Ayr
Hildonan
C. Ryan
Ballantrae
Cairn Ryan
1 Tpkbt. 14 Tpbte.
Carrichfergus
Belfast
2 Tpkbte
16 T. Zerstörer
Ardglass
Drummore
Solway F.
Man
Irische See
n d
Dublin
Kingstown
Liverpool B.
Holyhead
Caernavon B.
Cardigan B.
2 Tpkbt.
6 T. Zerst.
ford
Tuskar
Carnsore Pt.
St. George Kan.
St. David's Hd.
Smalls
St. Ann's Hd.
Milford Haven
Pembroke
1 Kreuzer
3 Tpkbte.
20 Tpbte.
8 U. Boote
Bristol Kan.
Cundry Is.
6 Tpkbte
5 T. Zerst
21 Tpbte
Torquay
Falmouth
14/8 V. - 15/8 V.
Scilly Is.
Lands End
Mounts B.
C. Lizard
30'
56°
30'
55°
54°
30'
53°
30'
52°
30'
51°
30'
50°
30 Grw. 7°
30'
6°
30'
5°
30'
4°
30'
3°

Digitized by Google

Mitteilungen der Offiziere des russischen Kreuzers „Askold" über das Gefecht am 10. August vor Port Arthur.

(Mit 7 Abbildungen.)

Die Beschädigungen des Schiffes.

Das Führerschiff der russischen Kreuzer aus Port Arthur, „Askold", mit Kontreadmiral v. Reitzenstein an Bord, traf am 12. August nachmittags in Wusung ein. Am nächsten Morgen begaben sich der Kommandant und drei Seeoffiziere von S. M. S. „Sperber" an Bord des Kreuzers, um sich das Schiff anzusehen; sie wurden vom russischen Admiral, Kommandanten und Offizieren sehr liebenswürdig aufgenommen und erhielten folgende Schilderungen.

Gefecht am 10. August vormittags. Am 10. August gegen 6 Uhr vormittags lief das gesamte russische Geschwader mit Ausnahme des beschädigt im Dock liegenden Kreuzers „Bajan" aus Port Arthur aus, um sich laut Befehl des Admirals Skrydloff mit den Streitkräften in Wladiwostok zu vereinigen. Der Tag war insofern für die Russen günstig gewählt, als die feindliche Flotte bereits 4 Tage, ohne zu kohlen, auf der Reede gekreuzt hatte, während die russischen Schiffe mit vollen Bunkern ausliefen.

Der russische Admiral verfügte über folgende Schiffe:

Linienschiffe: „Zessarewitsch" (Admiral Witthöft), „Retwisan", „Poltawa", „Sewastopol", „Pobjäda", „Pereswjät" (Admiral Fürst Uchtomski).

Kreuzer: „Askold" (Admiral v. Reitzenstein), „Diana", „Pallada", „Nowik".

Torpedoboote: Angeblich 8.

Gegen 11 Uhr vormittags kam das Geschwader in Fühlung mit dem Feinde, der aus folgenden Streitkräften bestand:

Linienschiffe: „Mikasa" (Admiral Togo), „Shikishima", „Asahi", „Fuji".

Panzerkreuzer: „Asama", „Kassuga", „Nishin", „Yakumo".

Geschützte Kreuzer: 5.

Kleine Kreuzer: 7.

Torpedoboote: Gegen 40.

Das russische Geschwader mit „Zessarewitsch" an der Spitze hatte Kiellinie formiert, die Panzerschiffe vorn, die Kreuzer folgten in größerem Abstande; es versuchte westlich vom Feinde die offene See zu gewinnen. Der Feind drohte jedoch, sich in breiter Formation vor die russische Spitze zu ziehen. „Zessarewitsch" hielt infolgedessen allmählich nach Steuerbord ab, und es entwickelte sich ein laufendes Gefecht auf etwa 80 hm Entfernung bei westlichem Kurse. Die Japaner drehten nach einiger Zeit zum Passiergefecht an Backbord auf, die Russen schwenkten nach innen, die Kreuzer für sich, so daß letztere nunmehr voraus und in Feuerlee zu stehen kamen. Es entwickelte sich abermals ein laufendes Gefecht, bei dem der Feind mit der Zeit nach vorn auswanderte. Um einer Umfassung ihrer Spitze vorzubeugen, drehten die Russen wiederum

Digitized by

auf weſtlichen Kurs mit einer Schwenkung nach innen; der Feind ging über Steuerbordbug auf parallelen Kurs; die ruſſiſchen Kreuzer kamen Steuerbord achteraus zu ſtehen. Es wiederholten ſich nun die beiden eben beſchriebenen Gefechtsphaſen noch zweimal, wobei die Diſtanzen zeitweilig bis auf 50 hm heruntergingen. Dann entfernten ſich die Japaner in ſüdweſtlicher Richtung; die ruſſiſche Flotte ſtand öſtlich.

Beſchädigungen am Vormittag. Das Gefecht hat nach Angabe des „Aſkold“ etwa 1½ Stunden gedauert. Die ruſſiſchen Kreuzer hatten ſich nur vorübergehend am Artilleriefeuer beteiligt. — Die Beſchädigungen ſchienen auf beiden Seiten nur gering geweſen zu ſein. „Aſkold“ war zweimal getroffen worden. Eine 30,5 cm-Granate der „Shikiſhima“ hatte den Offizier am Entfernungsmeſſer auf der Steuerbord-Kommandobrücke getötet und krepierte dicht über Oberdeck, unmittelbar ſchräg vor dem vorderſten Schornſtein. Die Kammer für Funkentelegraphie und die Steuerbordtreppe zur Kommandobrücke ſind durch die Splitter der Granate ſtark beſchädigt; die unteren Platten des Schornſteins ſind zerriſſen und ſtark eingebeult, ſie verſperrten den Rauchfang zum vorderſten Keſſel, der abgeſtellt werden mußte (Schuß 1).

Ein Preller durchſchlug die Außenhaut etwa 1½ m über Waſſer und brachte unter der Steuerbord-Kommandobrücke 7,5 cm-Bereitſchaftsmunition zur Entzündung; ſie brannte, ohne Schaden anzurichten, ab (P.).

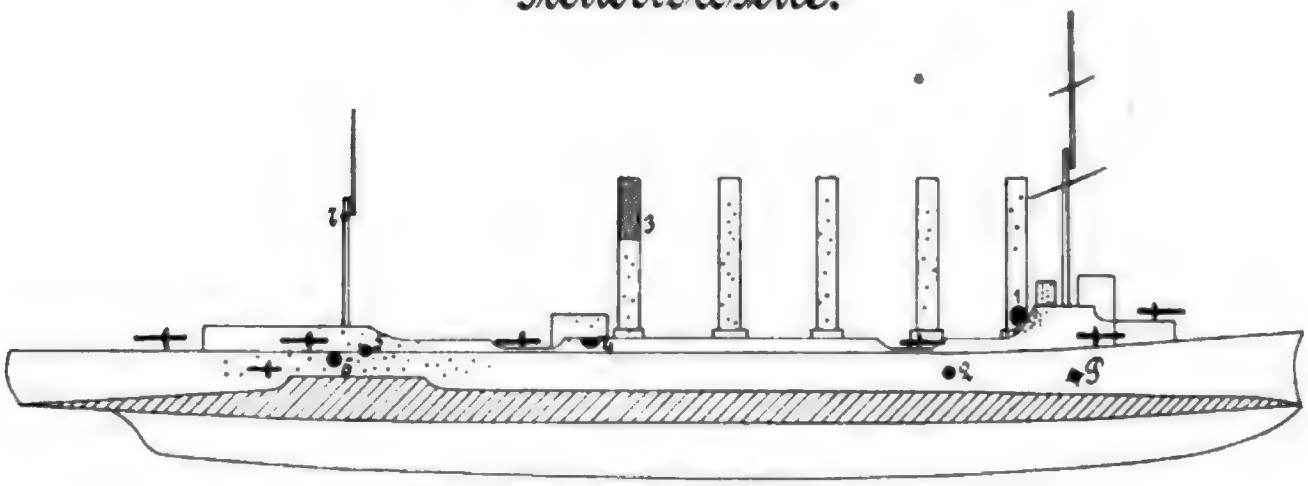
Fortſetzung des Gefechts am Nachmittag. Am Nachmittag — die Zeitangaben ſchwankten zwiſchen ½3 und 4 Uhr — erneuerten die Ruſſen den Angriff. Das Gefecht iſt von den Offizieren des „Aſkold“ nicht klar geſchildert worden; es ſcheint ſich jedoch im allgemeinen ähnlich wie am Vormittag abgeſpielt zu haben; die Entfernungen gingen bis auf 2 Seemeilen herunter. Etwa um 6 Uhr erhielt „Zeſſarewitſch“ durch einen Treffer eine Ruderhavarie und drehte infolgedeſſen plötzlich ab, ohne Signal zu machen. Ein Teil der Schiffe folgte ihm. „Retwiſan“ bemerkte jedoch, daß dieſes Manöver nicht beabſichtigt war und daß infolge der taktiſch ungünſtigen Lage Unruhe in die ruſſiſche Linie kam. Kurz entſchloſſen brach er aus, ging mit äußerſter Kraft auf etwa 15 hm an die Japaner heran und zog für etwa ¼ Stunde faſt das geſamte Feuer der feindlichen Flotte auf ſich. „Zeſſarewitſch“ gab mittlerweile die Führung an „Pereſwjät“ ab, die ruſſiſche Linie wurde wiederhergeſtellt, „Retwiſan“ ſchor wieder ein, und das Gefecht ging bis Sonnenuntergang weiter. Die japaniſche Linie hatte ſich etwas gelockert, das Gros ſtand ſüdweſtlich von den Ruſſen. Da gab der ruſſiſche Admiral durch Signal den Befehl „Durchbrechen nach Wladiwoſtok“, worauf die ruſſiſchen Schiffe ſcheinbar einzeln, auf breiter Baſis, vorgingen. „Aſkold“ bemerkte noch, daß „Zeſſarewitſch“ einen großen Teil der feindlichen Schiffe auf ſich zog, und ſah, daß „Pereſwjät“ beide Maſten verloren hatte; im übrigen wußte er von dem Moment an nur noch ſeine eignen Erlebniſſe zu ſchildern.

Vor ſich erblickte er die „Aſama“ ſenkrecht zu ſeinem Kurſe auf- und abkreuzen. „Aſkold“ lief mit hoher Fahrt auf ſie zu, in der Hoffnung, einen Torpedoſchuß abgeben zu können. „Aſama“ wich jedoch aus, „Kaſagi“, „Takaſuga“ und ein dritter Kreuzer eilten ihr zu Hilfe und überſchütteten „Aſkold“ mit heftigem Granatfeuer von beiden Seiten. Mit höchſter Maſchinenleiſtung — nach Ausſage des leitenden Ingenieurs mit 23 Seemeilen — durchbrach „Aſkold“, auf 14 Kabellängen von

Digitized by Google

„Asama", als nächstem Gegner, entfernt, die Blockade. Er erhielt dabei etwa zwölf größere Treffer, wodurch u. a. der hinterste Schornstein so beschädigt wurde, daß das Schiff nicht mehr über 20 Seemeilen laufen konnte. Die japanischen Kreuzer vermochten ihm jedoch nicht zu folgen, die „Asama" brannte. Etwa 1½ Stunden hatte der Artilleriekampf beim Durchbruch gewährt. Darauf setzten vier japanische Torpedo-

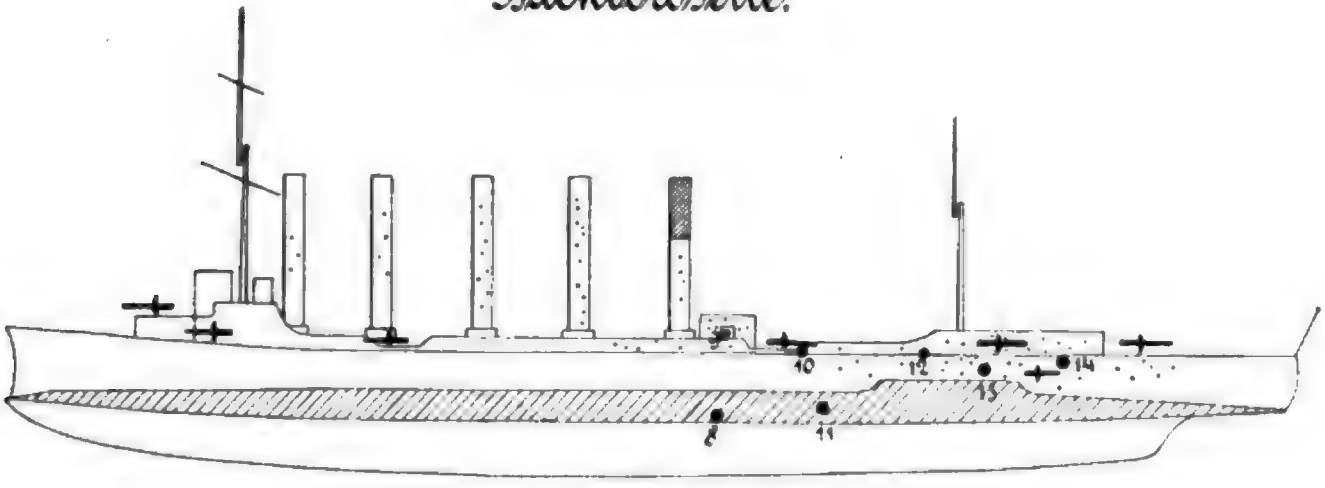
Steuerbordseite.



boote zum Angriff an. „Askold" hielt mitten in die Boote hinein, vernichtete eins durch eine 15 cm-Granate, die drei andern Boote ergriffen die Flucht; einige Torpedos gingen hinter dem „Askold" vorbei. Um 11 Uhr nachts war „Askold" vom Feinde losgelöst.

Munitionsverbrauch. Das Schiff hatte während des ganzen Tages 200 15 cm- und gegen 300 7,5 cm-Granaten verschossen.

Backbordseite.



Beschädigungen am Nachmittag. „Askold" ist von 1 Preller, 14 größeren, zahlreichen kleinen Geschossen und Sprengstücken durchlöchert, vornehmlich das Achterschiff. Er erhielt bis auf den Preller und Schuß 1 sämtliche größeren Treffer am Abend.

Schuß 2, anscheinend 15 cm-Brisanzgranate, traf die Wasserlinie; Sprengwirkung belanglos, Panzerdeck unbeschädigt.

Digitized by

Schuß 3 warf das obere Drittel des hintersten Schornsteins herab, Sprengstücke beschädigten im Backbord achtersten Kessel sieben Wasserrohre.

Schuß 4 — schwere Granate — verursachte ein etwa 1 qm großes Loch in der Reeling; Sprengwirkung gering.

Schuß 3.

Schuß 8.

Schuß 13.

Schuß 6.

Schuß 5 — etwa 8 cm-Granate — durchschlug das Oberdeck, krepierte in einer Offizierskammer, einzelne Splitter durchlöcherten die Rückwand der Kammer.

Schuß 6 — 20,3 cm-Granate — durchschlug die Bordwand, kam in einer Offizierskammer zur Explosion, demolierte dieselbe völlig, einige schwere Sprengstücke

Digitized by Google

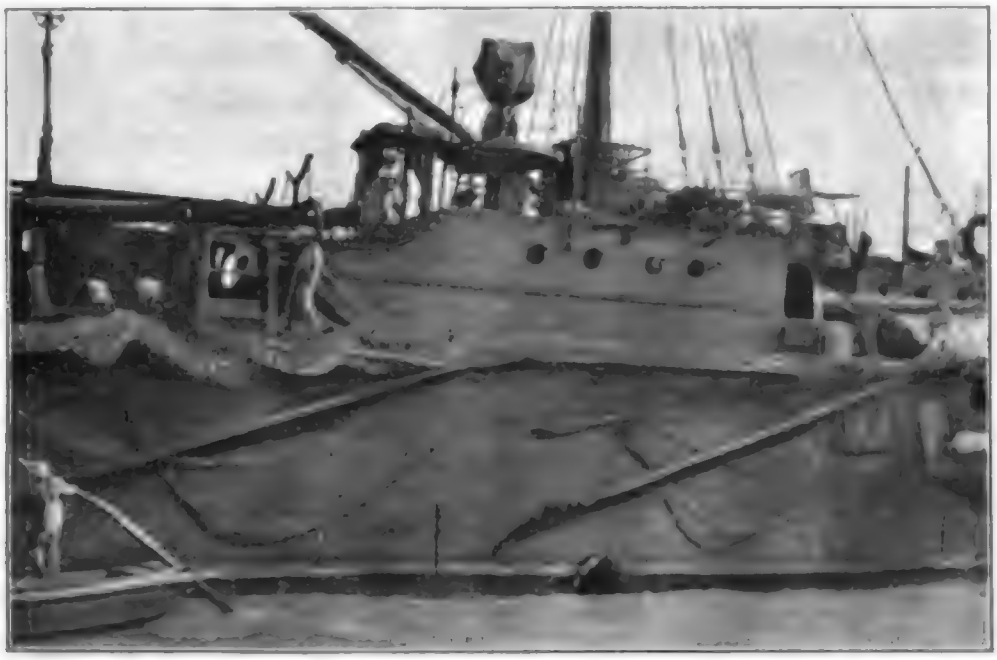
riſſen in die Rückwand der Kammer ein etwa ½ qm großes Loch — einzelne Kammermöbel ſind leicht angebrannt.

Schuß 7 durchſchlug die hintere Rundung des Großmaſtes.

Schuß 8 — 20,3 cm-Granate — traf etwa ½ m unter der Waſſerlinie. Das Geſchoß krepierte im Kofferdamm; das Panzerdeck zeigte keinerlei Beſchädigungen. Die Bordwand wurde etwa ¾ qm weit aufgeriſſen.

Schuß 11 (20,3 cm) traf genau die Waſſerlinie, riß ein etwa ¾ qm großes Loch in die Außenhaut und krepierte ohne weitere Wirkung im Kofferdamm.

Infolge der hohen Fahrt des Schiffes beim Durchbruch durch die Blockade lockerten ſich jedoch allmählich die Verbände in der Nähe der Waſſerlinientreffer. Das Schiff machte langſam Waſſer, wodurch ſich der Kommandant genötigt ſah, mit der Geſchwindigkeit nach und nach auf 12 Seemeilen herunterzugehen. Am 13. Auguſt



Schuß 11.

morgens betrug die eingedrungene Waſſermenge gegen 100 Tonnen, dem Schiff war äußerlich hiervon nichts anzumerken, ſein Tiefgang entſprach demjenigen bei vollen Bunkern.

Schuß 9 — kleines Kaliber — ſetzte einen Munitionsaufzug außer Betrieb.

Schuß 10 — 15 cm-Granate — durchſchlug die Reeling. Sprengwirkung nicht feſtzuſtellen.

Schuß 12 — 15 cm-Granate — traf das Oberdeck nahe der Bordwand und verurſachte ein etwa ¼ qm großes Loch.

Schuß 13 — 20,3 cm-Granate — durchſchlug die Bordwand und Seitenwand einer Offizierskammer, krepierte in der benachbarten Kammer, riß in deren Mittſchiffswand ein mannsgroßes Loch, demolierte beide Kammern völlig, verurſachte einen geringfügigen Brand und tötete zwei Mann am Backbord achtern 7,5 cm-Geſchütz. Die Granate entwickelte bei der Exploſion grüngelbe Gaſe.

Digitized by Google

Schuß 14 — 20,3 cm-Granate — hinterließ ein etwa $^1/_3$ qm großes Loch in der Bordwand und verwüstete eine Offizierskammer.

Die Boote sind durch kleine Geschosse und Sprengstücke durchsiebt und unbrauchbar.

Alle Geschütze sind intakt geblieben. Die etwa 40 mm starken Schutzschilde der hinteren 15 cm-Geschütze weisen zahlreiche Spuren der Beschießung auf. Es ist jedoch kein Schutzschild durchschlagen oder merklich eingebeult.

Verluste. Gefallen sind 1 Offizier und 11 Mann; 40 Mannschaften und Offiziere sind verwundet. Außerdem haben viele Leute leichte Verletzungen davongetragen, sie bleiben jedoch in Dienst. — Die Besatzung machte einen ausgezeichneten militärischen Eindruck, eine Ermüdung war natürlicherweise nicht zu verkennen.

Sonstiges. Auffällig ist die absolut lokale Wirkung der Artillerietreffer. Nach dem Durchschlagen der Bordwand genügte im allgemeinen eine dünne Stahlwand, um die Sprengwirkung zu isolieren. — Die schweren und mittleren Geschosse der Japaner sollen $4^3/_4$ Kaliber lang sein. Ihre Sprengladung besteht teils aus mechanischem Pulver (Schuß 1), teils aus chemischen Stoffen, welch letztere bei der Explosion schwarze oder grüngelbe Gase entwickelten.

„Askold" hat inzwischen am 14. August in Shanghai ins Kosmopolitan-Dock verholt, die Werft garantierte, in 10tägiger Arbeit das Schiff völlig zu reparieren.

Die Anhäufung der Treffer im Achterschiff spricht dafür, daß die Japaner mit zu geringer Seitenverschiebung geschossen haben. Die japanischen Torpedoboote haben wohl ebenfalls die Fahrt des „Askold" unterschätzt; einige Torpedos wurden jedenfalls das Kielwasser des Schiffes durchkreuzend beobachtet.

An dem russischen Geschützmaterial bemängelten die Offiziere die zu schwache Konstruktion der Richtzahnbogen. Bei so starker Beanspruchung, wie in diesem Falle, brächen die Zähne aus. Die Schutzschilde seien in der Seitenausdehnung zu klein, ihre Abmessungen genügten nicht, die Bedienungsmannschaft zu decken.

Allgemein lobte man das vorzügliche Material des Schiffes und die absolute Zuverlässigkeit der Maschinenanlage. Die Offiziere und Ingenieure stellten der Germaniawerft das beste Zeugnis aus.

Frühere Kämpfe des Schiffes. „Askold" ist bisher fünfmal im Gefecht gewesen. Aus den früheren Kämpfen berichteten die Offiziere uns folgende Beschädigungen:

Der Großmast wurde auf drei Viertel der Höhe abgeschossen; er ist repariert und jetzt niedriger als der Fockmast.

Der hintere Schornstein war bereits einmal gänzlich zertrümmert.

In der Wasserlinie an Backbord mittschiffs krepierte eine schwere Granate und brach drei Spanten. Die Reparatur erfolgte mit Bordmitteln, das Schußloch deckt jetzt eine aufgenietete Platte.

Bei je einem 15 cm-Geschütz sind die Rohre auf halber Länge abgeschossen worden. Die Geschütze seien in Port Arthur ausgewechselt worden; augenblicklich

Digitized by Google

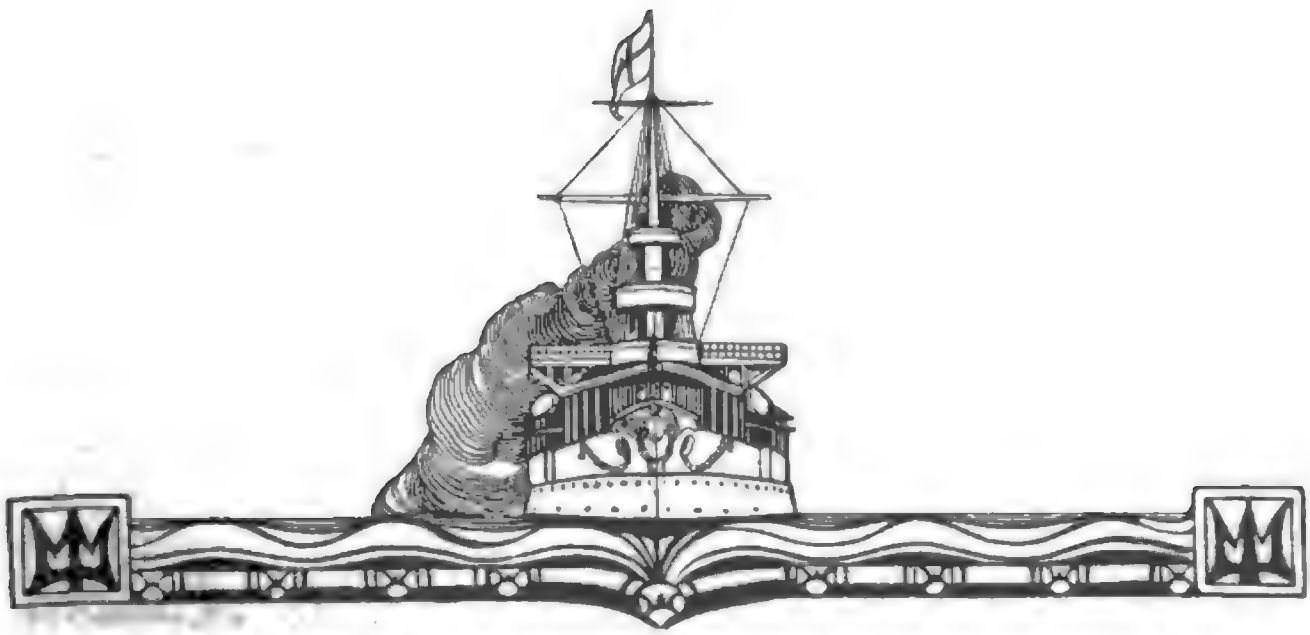
fehlt jedoch dem Schiff auf jeder Seite das mittlere 15 cm-Geschütz. Über deren Verbleib wurde uns keine Auskunft erteilt.

Nach Angaben eines Seeoffiziers des Schiffes haben sich bisher in den Torpedoschutznetzen des „Askold" fünf Torpedos gefangen. Ein anderer Offizier erklärte die Nachricht als unzutreffend und hielt die Torpedoschutznetze für gänzlich überflüssig.

Aus dem ersten Gefecht des „Askold" erzählten die Offiziere folgende Anekdote: Eine Granate explodierte in der Messe und verwüstete den ganzen Raum. Durch ihre Granatsplitter wurde das Bild Seiner Majestät des deutschen Kaisers seines Rahmens beraubt; drei Teile des Rahmens fielen herab, und das völlig unversehrte Bild blieb an der Wand hängen.

Roehr.

Berichtigung. In dem Artikel „Theorie und Praxis in der Schlacht von Trafalgar" des August/Septemberheftes sind versehentlich zwei Skizzen vertauscht worden. Die Figur auf Seite 897 gehört auf Seite 899, und umgekehrt.



Digitized by Google

Rundschau in fremden Marinen.

England. In keinem der letzten Jahre wurde der Marineetat so spät im Parlamente erledigt wie in diesem! Erst kurz vor Schluß der Session kam die so wichtige Position 8, Schiffsbauten, im Unterhause zur Beratung. Sie fand naturgemäß nicht mehr das Interesse, das ihr bei früheren Gelegenheiten entgegengebracht wurde. Die alte parlamentarische Gewohnheit zur Zeit Lord Goschens, gerade bei diesem Kapitel die mit der Schiffbaupolitik so eng verknüpfte allgemeine Marinepolitik zu erörtern, ist seit dem Amtsantritt von Lord Selborne im Aussterben begriffen. Die Hauptdebatten finden jetzt bei der Einführung des Etats und den Verhandlungen über die ersten Positionen, besonders Pos. 1 (Personal), statt. Die diesjährige Augustdebatte bringt deshalb auf dem Gebiet der allgemeinen Marinepolitik kaum etwas Neues. Die Opposition, besonders die Iren, machte die alten Einwendungen, die Regierung strebe nach einem Three Power Standard, anstatt sich an dem vom Parlamente vor Jahren genehmigten Two Power Standard zu halten, und erneuerte die Vorschläge, nach Beendigung des jetzigen russisch-japanischen Krieges mit den anderen Seestaaten, zunächst mit Frankreich, in Verhandlungen über eine allgemeine Verminderung der Streitkräfte einzutreten. Der Parlamentssekretär Mr. Pretyman begnügte sich mit den bekannten Entgegnungen, daß nicht der Gesamttonnengehalt der Linienschiffsflotte, sondern ihre Zahl dem Stärkevergleich zugrunde gelegt und die Kreuzer aus dem Vergleich überhaupt ausgeschieden werden müßten. Seine wichtigste Mitteilung bestand in Angaben über die Größe, Armierung, Panzerung, Geschwindigkeit der neuen Linienschiffe der „Nelson"-Klasse, „Lord Nelson" und „Agamemnon", und der neuen Panzerkreuzer der „Minotaur"-Klasse, „Minotaur", „Shannon", „Defence", „Orion". Die Linienschiffe der „Nelson"-Klasse werden 16 500 Tonnen groß, d. h. 150 Tonnen größer als die letzte „King Edward VII"-Klasse. Ihre Hauptarmierung wird aus vier 30,5 cm-Geschützen L/45 in zwei Türmen vorn und achtern mit einer Feuerhöhe von 11,3 m und 9,8 m und aus zehn 23,4 cm-SK. L/50 in einer Feuerhöhe von 6,7 m bestehen. Im Vergleich mit „King Edward VII." ist dies eine Vermehrung der 23,4 cm-SK. um sechs gegenüber einem Fortfall von zehn 15 cm-SK. Der Gürtelpanzer wird in der Mitte 30,5 cm (22,9 cm bei „King Edward VII."), vorn 15 cm, achtern 10 cm, der Batteriepanzer 20 cm stark sein. Mit einer dem Deplacement nahezu gleichen Anzahl von Pferdestärken sollen die Schiffe eine Maximalgeschwindigkeit von 18 Seemeilen (18½ bei „King Edward VII.") und eine Dauergeschwindigkeit von 16¼ Seemeilen erreichen. Der normale Kohlenvorrat wird 900 Tonnen, das höchste Fassungsvermögen 2000 Tonnen betragen (950 Tonnen und 2000 Tonnen auf „King Edward VII."). Auf Kosten der Geschwindigkeit (— ½ Seemeile) und des Kohlenvorrats (— 50 Tonnen) und unter Zuhilfenahme einer Deplacementssteigerung von 150 Tonnen ist demnach im wesentlichen der Panzerschutz verstärkt worden. Das Deplacement der neuen Panzerkreuzer ist gegenüber der letzten „Duke of Edinburgh"-Klasse wiederum bedeutend gewachsen, um 1050 Tonnen, und übersteigt mit 14 600 Tonnen das Deplacement der bis jetzt größten englischen Panzerkreuzerklasse, der „Drake"-Klasse, um 500 Tonnen. Die Maximalgeschwindigkeit soll 23 Seemeilen, d. h. 0,7 Seemeilen mehr als bei „Duke of Edinburgh"-Klasse, die Dauergeschwindigkeit in bewegter See 21 Seemeilen betragen. Die Hauptarmierung wird aus vier 23,4 cm-SK. und zehn 19 cm-SK. bestehen. Die „Duke of Edinburgh"-Klasse hat in den letzten Vertretern sechs 23,4 cm-SK. und vier 19 cm-SK. Die größte Stärke der Panzerung beträgt 20 cm (15,2 cm bei der „Duke of Edinburgh"-Klasse). Man ist also wieder auf die alte Geschwindigkeit der Panzerkreuzer der „Drake"-, „Monmouth", und „Devonshire"-Klasse hinaufgegangen, hat aber vor allem das

Digitized by Google

große Deplacement für eine Verstärkung des Panzerschutzes verwandt. Besonders bemerkenswert ist jedoch der Bruch mit der Anschauung, die anscheinend der Armierung der „Duke of Edinburgh"-Klasse zugrunde gelegen hat, und die Rückkehr zu der bis dahin in England maßgebenden Ansicht für die Armierung von Kreuzern. Ob dieser Schritt ein guter ist, kann hier nicht erörtert werden. Vielleicht hat der Wunsch, allen Geschützen eine gute Feuerhöhe zu geben, ohne die Seefähigkeit der Schiffe zu beeinträchtigen, zu diesem Entschluß geführt.

Nach dem, was bis jetzt in Fachzeitschriften über die neuen Typen bekannt geworden ist, soll gegenüber der „Duke of Edinburgh"-Klasse am Schiffskörpergewicht gespart sein. Das Maß des Lobes, das dem Cheskonstrukteur, Mr. Philipp Watts, bei dem Bekanntwerden der Pläne des „Duke of Edinburgh" in allen Fachzeitschriften gespendet wurde, wird bei der Besprechung der neuen Schiffstypen nicht erreicht. Besonders die Gegner der Deplacementssteigerungen und die Verfechter eines zweiten kleineren Linienschiffstyps („Triumph"-Typ) sind nicht befriedigt. Im Oberhause trat Lord Brassey offen für eine zweite kleinere Linienschiffsklasse ein, wurde aber von Lord Selborne mit der Bemerkung abgewiesen, daß aus den Linienschiffen erster Klasse mit den Jahren ohne weiteres Linienschiffe zweiter Klasse würden. Die Panzerkreuzerfrage wurde bei dieser Gelegenheit nicht berührt, dagegen protestierte Lord Brassey gegen den Bau weiterer Scouts, bevor die im Bau befindlichen erprobt seien; er glaube, die besten Scouts würden armierte große Schnelldampfer sein. Die Scouts-Klasse hat in letzter Zeit wiederum viel zur Kritik Veranlassung gegeben; als einer ihrer Gegner ist auch Admiral Bridge, der bisherige Oberstkommandierende des ostasiatischen Geschwaders, aufgetreten. Die Vorwürfe gipfeln in dem geringen Kohlenvorrat, dem geringen Panzerschutz (sie haben nur ein sehr dünnes Panzerdeck) und den hohen Kosten. Lord Selborne verteidigte die Scouts mit dem Hinweis auf die Vorteile, die Admiral Togo während der langen Blockade aus einer solchen Schiffsklasse hätte ziehen können.

Das Vorgehen der englischen Admiralität, den Panzerschutz zu verstärken und das Kaliber der Mittelartillerie auf 23,4 cm an Bord der Linienschiffe und 19 cm an Bord der Panzerkreuzer zu erhöhen, macht den gleichen Schritt für alle Marinen, die noch gezögert haben, mit der 15 cm- oder 17 cm-Mittelarmierung zu brechen, zur dringenden Notwendigkeit.

Ein gewisses militärpolitisches Interesse hatten auch die Verhandlungen im Unterhause über das neu geschaffene Sekretariat des National Defence Committee. Bei aller Würdigung dieser vom Premierminister geschaffenen Institution trat doch die Furcht ziemlich klar hervor, durch das neue Sekretariat könnten die parlamentarischen Befugnisse, die Richtung und den Gang der Marine- und Militärpolitik zu bestimmen und zu überwachen, gefährdet werden.

Die Reorganisationspläne des Kriegsministers sind nicht mehr zur eingehenden Verhandlung gekommen. Nachdem die hierdurch zu erzielenden Ersparnisse, 1,5 Millionen Pfund Sterling, sich als nicht sehr bedeutend herausgestellt haben, hat die erste Begeisterung für die Pläne wesentlich abgenommen. Jedenfalls scheint es, als ob dieselben noch manche Änderungen erfahren werden, bevor sie die Genehmigung des Parlaments finden. In Indien arbeitet unterdessen Lord Kitchener, der von vielen allein für fähig gehalten wird, eine gesunde Reorganisation zu schaffen, eifrig an einer schnellen Mobilisierung des indischen Heeres. Der Erfolg in Tibet hat keine Ruhe in dieser Arbeit eintreten lassen. Vielmehr wird dieses Land, das durch den mit dem chinesischen Amban abgeschlossenen Vertrag in eine politische und wirtschaftliche Abhängigkeit von England gebracht werden soll, die indischen Streitkräfte noch immer en vedette halten, um den praktischen Ausführungen der Vertragsbestimmungen den nötigen Nachdruck zu verleihen, sobald der jetzt vollkommen ausgeschlossene russische Rivale nicht mehr so stark durch den japanischen Verbündeten in Anspruch genommen sein sollte.

Digitized by Google

Die vielen völkerrechtlichen Fragen, die der russisch-japanische Krieg aufgerollt hat, sucht England einer Lösung entgegenzuführen, die zwar die Rechte der Kriegführenden materiell unangetastet läßt, der Ausübung dieses Rechts aber Schranken setzt, die nur einer Seemacht wie der englischen nicht lästig sind. Sehr lesenswert ist die Antwort des Premierministers, Mr. Balfour, auf die Beschwerden der englischen Reeder über die ungleiche Ausübung des Untersuchungsrechts seitens der russischen Kreuzer gegenüber deutschen und englischen Handelsschiffen.

— Personal. Der Stationschef der Nore-Station, Vizeadmiral Harris, wurde zum Admiral befördert. Kontreadmiral Grenfell wird Nachfolger des Kontreadmirals Custance als zweiter Admiral des Mittelmeergeschwaders, Kontreadmiral Lambton ersetzt Kontreadmiral Walker als Kreuzeradmiral der Mittelmeerflotte, Kontreadmiral Poe übernimmt das Kommando über die heimische Kreuzerdivision von Kontreadmiral Fawkes. Es ist das Gerücht im Umlauf, daß der Controller of the Navy, Kontreadmiral May, wegen Meinungsverschiedenheiten mit Admiral Fisher bei dessen Amtsantritt als erster Seelord seinen Posten aufgeben wird.

Die Beförderung der Deckoffiziere der Maschinisten-, Bootsmanns-, Zimmermanns- und Feuerwerkslaufbahn zu Lieutenants wurde neu geregelt. Hiernach kann ein Oberdeckoffizier unter 45 Jahren wegen acts of galantry and daring außerhalb der sonst etatsmäßigen Stellen zum Lieutenant befördert werden; ferner erhalten Oberdeckoffiziere nach dreijähriger Dienstzeit in der Charge beim Abgange nicht mehr den Ehrenrang als Lieutenant, sondern werden wirklich zu Lieutenants ernannt.

Die Möglichkeit eines großen Ausfalls an Signalpersonal im Gefecht und die Notwendigkeit, mehr Personal zur Beseitigung von Störungen an den komplizierten modernen Geschützen zur Verfügung zu haben, hat die Admiralität veranlaßt:

1. den Schiffen die Ausbildung von Matrosen als Reservesignalgäste zu befehlen — auf den Schiffen vom Kreuzer 2. Klasse aufwärts müssen regelmäßige Kurse abgehalten werden —;
2. solche Seeleute, die bei der jetzt vorgeschriebenen Ausbildung im Heizerdienst besondere mechanische Fähigkeiten gezeigt haben, auf einem 6- bis 12monatlichen Kursus als Reservebüchsenmacher auszubilden. Derartig ausgebildete Seeleute erhalten eine tägliche Zulage von 9 d, Unteroffiziere eine solche von 1 s bis 1 s 3 d.

— Manöver. Die Flottenübungen der verstärkten Home- und Kanalflotte und der heimischen Kreuzerdivision sowie die Torpedobootsmanöver in der Irischen See während der Monate Juli/August sind an anderer Stelle näher behandelt. Vom 6. bis 16. September fand ein größeres Armeelandungsmanöver statt, bei dem die heimische Kreuzerdivision die Eskorte und den Schutz des an der Küste von Essex landenden I. Armeekorps unter General French zu übernehmen hatte. Die Einschiffung erfolgte in Southampton, die Landung an einer offnen Bucht der Essexküste. Das Wetter war bei der Landung zunächst günstig, bei der Wiedereinschiffung ungünstig, so daß die Schwierigkeiten einer Landung an offener Küste sich sehr klar zeigten. Die Urteile über den Verlauf und den Wert des Manövers sind sehr geteilt; einig ist man nur darin, daß aus dem Manöver viel für die zweckmäßige Ausrüstung der Transportschiffe mit Landungsmitteln gelernt werden könne. Jedenfalls ist mit dem Manöver die Absicht verfolgt worden, dem großen Publikum durch Vorführung der Schwierigkeiten einer Landung an offener Küste, selbst wenn sie durch Seestreitkräfte nicht gehindert wird, die Furcht von einer Invasion zu nehmen. Der General French mußte ziemlich eilig den Rückzug vor den verteitigenden Truppen des IV. Armeekorps antreten. — Das Manöver wird später noch eingehender besprochen werden.

— Geschwader. Die Home-Flotte blieb nach Beendigung der Flottenübungen noch ungefähr 1 Monat in Portland und trat am 15. September eine Reise nach Lamlasch, Loch Bay, Ullapool, Stornoway, Kinkwall, Cromarty, Queensferry an

Digitized by Google

und soll am 6. November in Portland zurück sein. Das Flaggschiff „Exmouth" mußte nach dem Manöver eins der schweren Geschütze wegen Rohrrisse auswechseln. Kurz nach Beginn der Übungsreise ging „Triumph" wegen lecker Kessel und Kollision mit einem Tender nach Portsmouth zurück. Das Linienschiff „Hood" trat aus dem Verbande aus und stellte außer Dienst, so daß die Flotte jetzt acht Linienschiffe stark ist.

Die Kanalflotte rüstete sich gleich nach Beendigung der Flottenübungen in Torbay zu einer Übungsreise nach Schottland, die am 19. August angetreten wurde.

Bei der Kohlenübernahme aus Kohlendampfern stand das Flaggschiff „Caesar" mit der stündlichen Durchschnittsleistung von 139 Tonnen an der Spitze, während „Illustrious" mit einer Leistung von 44 Tonnen pro Stunde den Schluß bildete; ersteres Schiff hatte aus einem vollen, letzteres aus einem nahezu leeren Dampfer gekohlt. Nach dem Auslaufen führten die beiden ältesten Kommandanten auf „Mars" und „Magnificient" dem Lord Selborne auf der „Enchantreß" einige Evolutionen vor. Beim Einlaufen in Queenstown lief „Mars" infolge falschen Passierens einer Boje auf Grund, kam aber mit geringfügigen Beschädigungen mit Hilfe des Kreuzers „Theseus" und einiger Schlepper nach kurzer Zeit wieder los. „Mars" gilt als das beste Exerzierschiff in der Flotte, wenigstens im Torpedonetzmanöver. Die beste hierin erzielte Leistung war „Netze ein" in 54 Sekunden, „Netze aus" in 1 Minute 14 Sekunden. Auch die übrigen Schiffe des Geschwaders zeigen gerade in diesem Manöver eine große Fertigkeit: „Victorious": „Netze aus" 1 Min. 15 Sek., „Netze ein" 1 Min. 51 Sek.
„Caesar": = = 1 = 22 = = = 2 = —

Zur Belohnung für das gute Manöver exerzierte Lord Beresford die Flotte gelegentlich von „Mars" aus.

Über Kingstown ging der Admiral nach Lamlasch, wo Signalübungen mit den Seeheliographen und ein Landungsmanöver der 1. Division gegen die 2. Division stattfand. Nach dem Besuch von Lerwick, Newcastle wird die Flotte am 15. Oktober nach Torbay zurückkehren. Fast in sämtlichen Häfen wurden die Besatzungen von der Bevölkerung festlich bewirtet.

Durch den Eintritt der beiden Linienschiffe „Majestic" und „Magnificient" in den Verband ist auch diese Flotte wieder auf die Stärke von acht Linienschiffen gebracht; dagegen fehlen ihr noch zwei Panzerkreuzer, die zunächst der Mittelmeerflotte zugeteilt worden sind.

Die heimische Kreuzerdivision blieb nach Schluß der Manöver bis Anfang September noch in Torbay und ging dann nach Spithead, um vom 6. bis 16. September an den Manövern des I. Armeekorps teilzunehmen, die Landungsflotte von zehn Dampfern nach der Küste von Essex zu eskortieren und die Landung der Truppen zu decken. Nach der Rückkehr trat die Division eine Reise nach Rothesaybucht an, von der sie am 3. Oktober zurückkehren soll, um die Werften aufzusuchen.

Die Mittelmeerflotte hat ihre Rundreise im östlichen Mittelmeer trotz der ersten Beunruhigung infolge der „Malacca"-Affäre und des Protestes gegen das Passieren der Dardanellen durch die beiden russischen Schiffe „Petersburg" und „Smolensk" programmmäßig ausgeführt und wird am 29. September in Argostoli sein. Während des Winters soll die Flotte in den griechischen Gewässern bleiben. An Bord der Schiffe soll viel Fieber herrschen.

Der Kreuzer „Venus" wurde zur Bewachung des Roten Meeres gegen Übergriffe russischer Handelskreuzer nach Suez detachiert. Das Linienschiff „Implacable" ist nach Wechsel der Besatzung wieder ins Mittelmeer zurückgekehrt, das Linienschiff „Formidable" befindet sich zu gleichem Zweck noch in England. Die Panzerkreuzer „Lancaster" und „Suffolk" wurden wegen der unsicheren Zustände in Marokko in Gibraltar stationiert. Der Kreuzer „Diana" kam mit der Besatzung des Kreuzers „Arrogant" in Dienst, der Kreuzer „Pegasus" stellte am 22. September außer Dienst.

Digitized by Google

Das Gros des ostasiatischen Geschwaders befindet sich noch immer zu gemeinsamen Übungen im Norden der Station in der Yungchingbucht. Hier traf der Panzerkreuzer „Leviathan" auf einen in der Karte nicht vermerkten Felsen und mußte sofort ins Dock nach Hongkong. Der Torpedobootszerstörer „Janus" lief im Nebel auf Liaukungtao auf, kam zwar mit eignen Mitteln wieder los, erlitt aber schwere Beschädigungen.

Von der australischen Station kehren der Kreuzer „Ringarooma" und das Kanonenboot „Boomerang" nach England zurück. Das bisherige Vermessungsschiff „Dart" wurde Neuseeland als Schulschiff für die Naval Reserve überwiesen. Als Ersatz kaufte die Admiralität eine Privatyacht „Sealark". Diese wird aber vor Ende nächsten Jahres nicht auf der Station sein, da sie auf der Ausreise Vermessungen in der Sudabucht und im Roten Meere sowie besondere Tiefseelotungen im Indischen Ozean vornehmen soll.

Nach den letzten Nachrichten von der pazifischen Station ist das Gerücht verbreitet, daß das Kanonenboot „Shearwater" bei Alaska aufgelaufen sei.

Der von dem nordatlantischen Geschwader durch „Pelorus" abgelöste Kreuzer „Retribution" tritt am 30. September außer Dienst, für den Kreuzer „Tribune" kommt „Prometheus" am 29. September in Dienst.

— Schiffbauten. Die Admiralität hat eine ständige Kommission für Maschinenkonstruktionen ernannt, deren Präsident Professor Kennedy ist, und der als Mitglieder der Engineer Rear Admiral Smith und der Chief Engineer Surveyor des Lloyd Register, Mr. Milton, angehören. Die Befugnisse dieser Kommission sind noch nicht bekannt.

Die neuen Linienschiffe „New Zealand" und „Hindustan" sollen Anfang Frühjahr 1905 Probefahrten machen, die „Britannia" April nächsten Jahres ablaufbereit sein. Der Panzerkreuzer „Black Prince" wird am 10. Oktober von Stapel laufen und von Lady Selborne getauft werden. Der Panzerkreuzer „Cornwall" wurde nach seiner Fertigstellung von Pembroke nach Devonport übergeführt, der Panzerkreuzer „Duke of Edinburgh" geht zur Vollendung von Devonport nach Portsmouth.

Der Umbau des Linienschiffes „Repulse" ist beendet; sie erzielte bei der Probefahrt 15,5 Seemeilen. Desgleichen sind die Reparaturen der Panzerkreuzer „Hogue" und „Sutley" sowie des geschützten Kreuzers „Argonaut" fertig. Die auf dem Linienschiff „Ramillies" neu eingebauten Kühlanlagen für die Munitionskammern haben sich nicht bewährt; es bilden sich starke Niederschläge an den Kammerwänden.

Die neue Admiralitätsyacht „Enchantreß" bereitet den Behörden manche Schwierigkeiten. Nachdem sie erst vor einigen Monaten eine gedeckte Back erhalten hat, werden jetzt die Schrauben ausgewechselt. Der Erste Lord mußte deshalb die beabsichtigte Reise ins Mittelmeer aufschieben.

Großes Interesse hat man der Motorboot-Wettfahrt Dover—Calais entgegengebracht. Bei dem letzten Landungsmanöver des I. Armeekorps sollen solche Boote mit Vorteil als Vorpostenboote verwandt sein.

— Stapellauf. Am 27. August lief auf der Werft von Fairfield & Co. der Scout „Forward", am 8. September auf der Werft von Armstrong in Elswick der Scout „Adventure" von Stapel.

— Ausrangierte Schiffe. Die Panzerkreuzer „Galatea" und „Australia" (Stapellauf 1887 und 1886), die Kreuzer „Archer", „Cossack", „Magicienne" (Stapellauf 1885, 1886, 1888), die Kanonenboote „Grasshopper", „Karrakatta", „Salamander", „Lizard" wurden aus der Liste der aktiven Kriegsfahrzeuge gestrichen.

— Kessel. Die seit September 1900 tagende Kesselkommission hat Ende Juli ihren Schlußbericht eingereicht, in dem sie ihre frühere Behauptung hinsichtlich der Belleville-Kessel aufrechterhält und die Babcock-Wilcox- und die weitrohrigen Yarrow-

Digitized by Google

Kessel zum Einbau auf Linienschiffen und Kreuzern auch ohne Zylinderkessel für geeignet erachtet. Gleichzeitig empfiehlt die Kommission, weitere Versuche mit neu auftretenden Kesselarten zu machen. Vizeadmiral Domvile, der den Vorsitz in der Kommission während seines Kommandos als Chef der Mittelmeerflotte beibehalten hat, begleitet den Bericht mit einem Schreiben, in dem er seine frühere Ansicht über die Belleville-Kessel dahin mildert, daß sie bei richtiger Bedienung gutes leisten könnten.

Die Probefahrten der „Medea" sind beendet; das Schiff wird als Tender für die Schiffsjungenschule in Harwich eingerichtet.

— Artillerie. Mr. Arnold White veröffentlicht im „Naval and Military Record" vom 18. August die Resultate einiger Schiffe beim letzten Preisschießen 1904 auf 2500 Yards nach einer 100 Quadratfuß großen Scheibe. Hiernach hatten die besten Leistungen unter den Linienschiffen:

„Formidable" mit 195 Schuß 134 Treffer = 68,2 Prozent,

unter den Panzerkreuzern:

„Drake" . . = 195 = 109 = = 55,9 =

die schlechtesten Leistungen unter den Linienschiffen:

„Centurion" mit 128 Schuß 35 Treffer = 25,8 Prozent,

unter den Panzerkreuzern:

„Donegal" . = 95 = 27 = = 29,4 =

Am 7. September fand auf dem Tender der „Excellent", dem Kanonenboot „Comet" eine Geschützexplosion beim Schießen mit 4,7 cm-Geschützen statt, wobei zwei Mann getötet, vier Mann schwer verletzt wurden; von den Verletzten starben noch zwei. Grund zur Explosion gab ein nicht vollständig geschlossener Verschluß.

Nach dem Unfall auf dem amerikanischen Schlachtschiff „Missouri" hat die Admiralität befohlen, die Geschütze auszuwischen, nachdem das Geschoß angesetzt ist.

— Torpedowesen. Um ein Urteil über den neuen großen Torpedobootszerstörer der „Ribble"-Klasse zu gewinnen, sollen zwei Boote dieser Klassen eine Reihe von Versuchsfahrten machen.

Der Torpedobootszerstörer „Spitful" wurde zu Ölfeuerungsversuchen in Dienst gestellt.

Einigen Nachrichten zufolge soll die Admiralität beabsichtigen, in Dover Torpedoboote zu stationieren.

— Verschiedenes. 1. Die jährlichen Indiensthaltungskosten betragen:

a) für die Schiffe in den australischen Gewässern . 530000 Pd. Sterl.,
b) = = = auf der Kapstation . . . . 278000 = =
c) = = = = = nordatlantischen Station 320000 = =
d) = = = = = pazifischen Station . . 190000 = =

2. Die auf der Insel Jersey stationierten Truppen sollen im Laufe dieses Jahres zurückgezogen werden.

Frankreich. In einer Unterredung mit dem Berichterstatter des „Eclair" hat der Marineminister von dem Geschwader des äußersten Ostens geäußert, es sei das stärkste und bestzusammengesetzte, das Frankreich je draußen gehabt habe, seitdem es auch noch Torpedobootsjäger erhalten habe. Zur Zeit sei man mit Erhebungen über Anlegung eines Torpedobootsstützpunktes in Tongking beschäftigt, wohin im nächsten Jahre Boote

Digitized by Google

gehen sollen. Pelletan hat sich während der Parlamentsferien von den Arbeitern feiern lassen. Am 28. August traf er mit seinem Kabinettschef und dem Chef des Stabes morgens in Toulon ein, empfangen vom Werftarbeiterbund und einigen tausend Arbeitern. Auf der Mairie empfing er verschiedene Abordnungen und sagte unter anderem dem Bunde der Krämer, er werde dem Chef des Mittelmeergeschwaders den Befehl geben, so oft als möglich mit dem Geschwader in Toulon Aufenthalt zu nehmen.

Am 27. August hatte sich Pelletan in Marseille über die ihm zugemutete Einmischung in den Streik der Hafenarbeiter, Seeleute und Offiziere dahin geäußert, daß er die Seedienstpflichtigen nicht nach dem Dekret von 1852 als Deserteure verfolgen lassen werde, da der Streik von den Hafenarbeitern angezettelt sei, von den Offizieren im Einverständnis mit den Reedereien dann die Arbeit niedergelegt sei, und so auch die Seedienstpflichtigen zur Arbeitseinstellung gezwungen seien.

Die häufige Wiederkehr dieser Streiks in Marseille werde sich leicht verhüten lassen, wenn sich die Reedereien mit den Seedienstpflichtigen ins Einvernehmen setzen und deren Forderungen loyal erörtern würden, anstatt die Anerkennung des Arbeiterbundes entschieden zu verweigern.

Derartige Äußerungen des Ministers tragen Früchte: Die Werftarbeiter von Cherbourg haben Pelletan in einer Entschließung ihren Dank für seine Sorge für die Arbeiterklassen ausgesprochen und in derselben Versammlung sich für den allgemeinen Ausstand erklärt, sobald ihre Interessen bedroht würden. Die Lorienter Werftarbeiter drohten mit Arbeitseinstellung, wenn die im Budget 1904 vorgesehenen Lohnerhöhungen nicht eingeführt würden. Um diese zu ermöglichen, sollte fortan jede besondere Belohnung für das höhere Marinepersonal in Fortfall kommen; die Brester Werftarbeiter traten diesem Beschlusse bei.

Der Marinepräfekt von Brest hat sich veranlaßt gesehen, durch Tagesbefehl die Werftarbeiter darauf aufmerksam zu machen, daß sie als Staatsangestellte sowohl in wie außerhalb des Dienstes sich öffentlicher Beleidigungen der Regierung zu enthalten hätten, widrigenfalls sie sich der Entlassung oder Disziplinarbestrafung aussetzten.

Pelletan äußerte sich zu einem Berichterstatter, der ihn dieser Verfügung wegen aufsuchte, er habe mit dem Admiral Mallarmé, der zur Zeit in Paris sei, selbst über die Angelegenheit gesprochen. Der Admiral stehe zu den Arbeitern im besten Verhältnis und habe ihnen nur einen väterlichen Rat geben wollen; eine weitere Tragweite dem Tagesbefehl unterzulegen, sei falsch.

Am 3. September hat Pelletan in Nantes einige Privatwerften und in Indret die Marinemaschinenwerkstatt und Panzerplattenwalze besichtigt.

— Organisation. Die mit voller Besatzung in Dienst gehaltenen Schiffe des Geschwaders des äußersten Ostens und der Divisionen des Atlantischen, Indischen, Stillen Ozeans werden in Zukunft den Kriegsbesatzungsstand erhalten. Aus dieser Verfügung geht hervor, daß die französische Flotte für den Friedens- und den Kriegszustand verschiedene Besatzungsstärken der Schiffe hat. Bei den Linienschiffen macht der Unterschied 60 Köpfe aus, ein Umstand, der für die Kriegsbereitschaft der Flotte von großer Bedeutung ist.

Durch präsidentielles Dekret vom 29. Juli ist im Marineministerium ein dem Minister unmittelbar unterstelltes Unterwasserboots-Komitee gebildet worden, das aus einem Kontreadmiral als Vorsitzendem, je einem höheren Schiffbauingenieur und Seestabsoffizier und je zwei Kapitänleutnants und Schiffbauingenieuren als Mitgliedern besteht. Von den Schiffbauingenieuren darf keiner selbst Pläne für Unterseeboote entworfen haben, wie überhaupt die Ausarbeitung von Plänen für Unterseeboote dem Komitee nicht zusteht, sondern nur die Prüfung eingereichter Pläne oder die Aufstellung von Gesichtspunkten für Wettbewerbe zur Erlangung von Plänen für Boote oder einzelne Einrichtungen zufällt. Zugleich soll das Komitee Sammel- und Bearbeitungsstelle für alle in das Gebiet der Unterwasserschiffahrt fallenden Angelegenheiten sein, zu welchem

Digitized by Google

Zweck die einschlägigen Akten und Nachrichten von den anderen Ressorts des Ministeriums und vom Generalstabe der Marine an das Komitee abzugeben sind. Die Aufstellung des Besatzungsetats, Einrichtung der Stützpunkte für die Unterseeboote in Frankreich und den Kolonien fällt ebenfalls dem Komitee zu. Eine Einmischung in die laufende Verwaltung: Indienststellungen, Bewegungen der Unterseeboote, Personal, Ausführung der angenommenen Pläne und Ausbesserung des vorhandenen Materials ist ausgeschlossen, diese verbleibt dem Generalstabe, den Direktionen der fertigen Flotte und der Flotte im Bau.

Dagegen soll das Komitee alle Erfahrungen bei Benutzung der Boote sammeln, dazu sollen ihm auch die Besichtigungsberichte zugehen, und daraus die Ergebnisse für die Entwicklung ziehen.

Wie die Begründung des Antrages durch den Marineminister ausführt, hat bisher jede Einheitlichkeit in Erprobung der Boote gefehlt, jeder Hafen hat für sich gearbeitet, die Verzettelung ist so weit gegangen, daß in einem Hafen noch Versuche gemacht sind, die in einem anderen schon längst endgültige Ergebnisse gehabt haben, ohne daß eine gegenseitige Mitteilung stattgefunden hätte. Da ist es dann nicht verwunderlich, daß seit Jahr und Tag die Weiterentwicklung der Unterseebootsfrage auf den toten Strang geraten ist; daß Pelletan, der in allen Kammerreden sich als überzeugten Förderer des Unterseebootes darstellt, erst nach über zweijähriger Amtsführung diesen Grundfehler in der Organisation abstellt, spricht nicht gerade für gründliches Eindringen in die ihm unterstellte Verwaltung.

Für die torpilleurs-mineur (Sprengdienstmannschaften) ist eine Organisation versuchsweise auf ein Jahr eingeführt werden.

Die Direktorstelle der Maschinistenschule in Lorient wird nach präsidentiellem Dekret in Zukunft durch einen höheren Marineingenieur besetzt werden, nicht mehr durch einen Seeoffizier.

— Personal. Über die Offiziere der Marinereserve bringt „Le Yacht" einige Angaben von allgemeinem Interesse. Beim Seeoffizierkorps ist eine Abnahme festzustellen: 1900 waren es 270, 1904 240 Stabsoffiziere und Kapitänleutnants, und zwar hauptsächlich früher aktive Seeoffiziere, von Schiffer auf große Fahrt sind nur 14 Reserveoffiziere, verabschiedete Deckoffiziere haben überhaupt nicht von der ihnen gesetzlich zustehenden Bewerbung um eine Stelle als Reserveoffizier Gebrauch gemacht. Reserve-Marineingenieure sind etwa 120 vorhanden, davon 60 leitende Ingenieure der Kauffahrtei, die von einer besonderen Prüfung befreit sind. Während die Hilfskorps genügend Reserveoffiziere haben, fehlt es bedenklich an Seeoffizieren und Marineingenieuren. Die Übungen finden sehr selten statt und dauern nur 14 Tage anstatt 30, die jährliche Kontrollversammlung hat seit 1901 nicht mehr stattgefunden.

Die Erleichterung der Zulassung von Deck- und Unteroffizieren der Marine zur Seeoffizierlaufbahn durch Pelletan scheint zu einer förmlichen Flucht der Maschinisten aus der Maschine an Deck zu führen. So sind von den 19 Seeoffizieranwärtern des Deckoffizierstandes, die zum 1. Oktober auf das Fähnrichsschulschiff kommandiert sind, 12, also fast zwei Drittel Maschinisten, 3 Steuerleute, 3 Torpedodeckoffiziere, 1 Feuerwerker. Unter den zur diesjährigen Anwärterprüfung zugelassenen 56 officiers-mariniers befinden sich nicht weniger als 51 Maschinisten, 3 Steuerleute, 1 Lotse und sogar 1 Schreiber. Demgegenüber wurden zum 1. Oktober nur 50 Anwärter für die Marineschule einberufen. Die Verhältniszahl der aus dem Mannschaftsstande hervorgehenden Seeoffiziere ist also in stetem und unverhältnismäßigem Steigen wohl nicht zum Vorteil des Seeoffizierkorps begriffen.

— Die fertige Flotte. Torpedobootsjäger „Foudre" ist in Toulon in Reserve gestellt worden; damit fallen die Gerüchte von der Hinausschaffung zweier weiterer Unterseeboote nach Saigon in nichts zusammen. Die Kreuzer des Nord-

Digitized by Google

geschwaders waren zur Feier des 14. Juli nach Cherbourg entsandt, das übrige Geschwader feierte in Brest.

Am 18. Juli ist das Geschwader in die Bucht von Quiberon gegangen. Am 23. wurde vor Sables d'Olonne geankert. In der Nacht vom 25. zum 26. mußte das Geschwader in See gehen, da der Seegang das Liegen auf der ungeschützten Reede unmöglich machte, es ankerte am 26. vor La Pallice, wo am 28. Landungsmanöver gemacht wurde, und kehrte dann in die Bucht von Quiberon zur Abhaltung der Hauptbesichtigung zurück, wo der Panzerkreuzer „Condé", der am 24. August in Dienst stellte, zum Geschwader trat. Die 2. Division ist am 31. August nach Abhaltung der scharfen Geschützschießübung zum Auffüllen von Vorräten nach Lorient gegangen. Der Chef der leichten Division hat seine Flagge auf Gloire gesetzt, sein bisheriges Flaggschiff „Jeanne d'Arc" ist aus dem Geschwader geschieden und in Brest in normale Reserve gestellt worden.

Am 6. September lief das Nordgeschwader in Brest ein, nachdem es am 5. eine zufriedenstellende Volldampffahrt gemacht hatte.

Im Mittelgeschwader wurden im Laufe des August die Hauptbesichtigungen im Golf von Juan abgehalten, sie schlossen mit einer Parade des Landungskorps ab. Am 29. ging das Geschwader nach Toulon in See, unterwegs in der Nacht von seinen Torpedobootsjägern gesucht und angegriffen. Am 31. ankerte das Geschwader in Toulon, zahlreiche kürzere Beurlaubungen erfolgten.

Panzerkreuzer „Kléber" ist in das Mittelmeergeschwader an Stelle des „Latouche-Tréville" getreten, der in Reserve stellte.

Kreuzer „Descartes" ist am 16. August in Toulon zur Entsendung nach Ostasien in Dienst gestellt worden und hat am 10. September mit den für Cochinchina und Madagaskar bestimmten zwei Torpedobootsjägern und zehn Torpedobooten die Ausreise angetreten. Kurz nach dem Auslaufen kehrte der ganze Convoi infolge eines Unglücksfalles auf dem Torpedoboot „190" in den Hafen zurück und setzte am folgenden Tage die Reise fort.

Die Panzerkanonenboote „Phlégeton", „Mitraille", „Fusée" werden demnächst von Toulon nach Biserta versetzt werden. „Phlégeton" hat ein 27 cm, ein 14 cm-SK., zwei 10 cm, vier 4,7 cm und 3,7 cm, die beiden anderen je ein 24 cm, ein 9 cm, vier Revolverkanonen; sie stammen aus den Jahren 1884 und 1886, „Phlégeton" aus dem Jahre 1890.

— Bewegliche Verteidigung. Vizeadmiral Fournier hat in der letzten Juliwoche die bewegliche Verteidigung Cherbourgs besichtigt, die Boote der ersten Kampflinie mobil gemacht und die von Dünkirchen auch nach Cherbourg gerufen. An diese Besichtigung schloß sich die der Brester beweglichen Verteidigung.

Die bewegliche Verteidigung von Lorient ist am 20. Juli in See gegangen, um das Nordgeschwader in der Bucht von Quiberon anzugreifen, und ist am 3. August vom Vizeadmiral Fournier besichtigt worden.

Die Torpedobootsposten in St. Servan und Lézardrieux wurden auch vom Inspekteur besichtigt. An letzterem Orte wird durch Baulichkeiten an Land, Kasernen, Wasserbehälter, Landebrücken, Kohlenlager der Hulk Rhin ersetzt.

Die bewegliche Verteidigung von Lorient machte mit den Torpedobootsjägern des Nordgeschwaders gemeinsame Übungen bei Belle-Isle.

— Unterseeboote. Die von den Tauchbooten lediglich unter Benutzung der eigenen Mittel von Cherbourg nach Brest und zurück ausgeführte Reise hat ebenso wie die beiden vorhergehenden die Seetüchtigkeit und Selbständigkeit der Boote bewiesen.

Unterseeboot „Dorade" ist am 15. Juli in Dienst gestellt worden.

Am 23. Juli hielt der Generalinspekteur Vizeadmiral Fournier in Cherbourg ein Torpedoschießen mit Übungsköpfen auf die „Flamme" von den sieben Unterseebooten des Hafens ab, bei dem alle Schüsse trafen.

Digitized by Google

Die Cherbourger Unterseeboote üben eifrig für die gegen das Nordgeschwader auszuführenden Übungen, denen der Minister beiwohnen will.

Der Marquis de Dion hat dem Marineminister das Modell eines von ihm erdachten Unterseebootes vorgelegt.

Ingenieur Laubeuf hat kürzlich dem Marineminister die Pläne für ein Tauchboot vorgelegt, das bei etwa gleichen Abmessungen wie die früher von Laubeuf ausgeführten Verbesserungen hinsichtlich des Verwendungsbereiches und der Zeitdauer des Übergangs von Ober- zur Unterwasserfahrt aufweist.

Vizeadmiral Fournier, der Generalinspekteur des Torpedowesens, hat sich vor dem außerparlamentarischen Untersuchungsausschuß über den gegenseitigen Wert der reinen Unterwasser- und der Tauchboote folgendermaßen geäußert:

„Das reine Unterwasserboot hat den Vorteil, daß es durch Elektrizität vorwärts bewegt wird, daß es ein vorzugsweise stilles Fahrzeug ist und Schläge austeilt, gegen die man noch keine Verteidigung kennt. Aber sein Verwendungsbereich ist sehr gering, es kann nur zur unmittelbaren Küsten- und Hafenverteidigung verwendet werden. Seine Bewohnbarkeit ist gleich Null, mit anderen Worten: es ist unmöglich, sehr lange in ihm sich aufzuhalten. Wenn man es in die Ferne schicken will, so muß man es schleppen lassen, und dann widersteht selbst der Seefesteste nicht der Seekrankheit; es ist aber reinweg unmöglich, in einem kleinen Kasten mit 12 bis 14 Seekranken eingeschlossen auf die Dauer zu leben.

Ganz anders das Tauchboot: es hat den unermeßlichen Vorteil, an der Oberfläche fahren zu können; es unterscheidet sich durch seine Formen wesentlich vom reinen Unterwasserboot. Wenn dies an der Meeresoberfläche zu fahren versucht, schneidet es in die See ein und muß daher alle Öffnungen schließen. Das Tauchboot fährt dagegen wie ein Torpedoboot. Schon allein die Wohnlichkeit würde, abgesehen von anderen Eigenschaften, dem Tauchboot das Durchmessen weit größerer Wegstrecken gestatten als dem reinen Unterwasserboot. Und tatsächlich braucht sich das Tauchboot nicht auf die Küstenverteidigung zu beschränken, es kann den Krieg zum Feinde tragen. Wenn Tauchboote gebaut und planmäßig an den heimischen Küsten und in den Kolonien verteilt worden wären, so würden sie alle gewohnheitsmäßig von Handels- und Kriegsschiffen benutzten Seewege in allen Meeren, wo Frankreich einem Feinde zu begegnen Aussicht hat, unterbrechen können. Wenn Tauchboote in genügender Zahl in Cochinchina, Martinique, im Englischen Kanal, im Mittelmeere und hier besonders in Toulon, Oran und Biserta aufgestellt würden, so würden unsere Küsten unverletzbar werden. Das Tauchboot ist ein Angriffsboot."

Tauchboot „Aigrette" kam vor sechs Wochen in Cherbourg, von Toulon geschleppt, mit havarierten elektrischen Motoren an. Die Havarie war durch Eindringen von Seewasser in die Isolatoren entstanden. Sie ist beseitigt, und die Motoren sind gegen Störungen durch Seewasser geschützt worden. Das Boot erreichte 9 Seemeilen Geschwindigkeit und 160 Pferdestärken mit ihnen, das Gewicht der noch nicht eingebauten Petroleummaschine war bei den Fahrten durch Ballasteisen ersetzt worden. Das Untertauchen ließ sich in drei Minuten ausführen.

Der Vorsitzende des Unterseebootkomitees, K. Ad. Philibert, ist in Cherbourg eingetroffen zur Beiwohnung des Vergleichstauchens zwischen „Aigrette" und „Z".

— Umbauten. Kreuzer „Jean Bart" hat in Lorient neue Niclausse-Kessel erhalten; gleichzeitig ist alles Holz aus dem Schiffe entfernt worden. Auf dem alten Kreuzer „Duquesne" ist ein Bekohlungsapparat aufgestellt worden, mit dem auf dem Nordgeschwader Versuche des Bekohlens auf See gemacht werden sollen.

— Neubauten. Der für das Jahr 1904 bewilligte Panzerkreuzer „Edgard Quinet" ist der Brester Werft zum Bau übertragen worden. Wasserverdrängung 14 300 Tonnen, bei 161 m Länge, 21,4 m Breite und 8,23 m Tiefgang; drei

Digitized by Google

Maschinen für 40 000 Pferdestärken, 24 Seemeilen Geschwindigkeit, Kohlenfassung 1500 und 2400 Tonnen mit Zuladung, Verwendungsbereich für 10 Seemeilen 7000 und 12 000 Seemeilen, für Höchstleistung 1100 Seemeilen und 1700 Seemeilen; zwei 24 cm Modell 1902 in Türmen vorn und hinten, sechzehn 16,5 cm SK. Modell 1902/03, acht 6,5 cm SK., sechszehn 4,7 cm SK., zwei 3,7 cm SK., vier der 16,5 cm SK. werden in einem Redult in der Schiffsmitte, die anderen in Einzeltürmen aufgestellt; die Munitionsausrüstung für das Geschütz: 24 cm 150, 16,5 cm 295, 6,5 cm 500 Schuß, ist gegen früher verstärkt; Panzerstärke wie „Léon Gambetta", voller Panzergürtel und Panzerquerwände vorn und hinten.

— Stapelläufe. Am 29. Juli Torpedoboot „286" in Graville. Am 3. August in Toulon Unterwasserboot „Anguille", Typ „Naïade".

— Probefahrten. Torpedoboot „290" erreichte 27,4 Seemeilen Geschwindigkeit, 1,4 mehr als bedungen war.

Torpedoboot „293" mit Turbinenmaschinen hat am 17. Juli Maschinenprobe gehabt und ist abgenommen worden.

Torpedoboot „285" erreichte 27,8 Seemeilen Geschwindigkeit, „283" 25,55 Seemeilen.

Panzerkreuzer „Condé" ist das erste Schiff, das die neu vorgeschriebene 4 tägige Erprobung unter Dampf bei Bedienung der Maschinen und Kessel durch das Schiffspersonal gemacht hat. Die Probe ergab gute Leistungen, bessere als bei den amtlichen Probefahrten, doch soll die Auswechselung der Kondensationsrohre erforderlich sein.

Nachdem Panzerkreuzer „Kléber" seine Probefahrten beendet hat, wird eine längere Pause in der Erprobung großer Schiffe eintreten, bis die Neubauten des Flottengesetzes vom Jahre 1900 so weit sind.

Panzerkreuzer „Léon Gambetta" hat nach Ausbesserung der im März beim Grundberühren erhaltenen Beschädigungen am 15. August die Werft verlassen und sich zur Wiederaufnahme der Probefahrten gerüstet. Er scheint übrigens weiter vom Mißgeschick begleitet zu werden, denn in der Nacht brach die Kette der Festmachetonne, an der der Kreuzer lag, in einer starken Bö, dieser kam ins Treiben, konnte aber noch rechtzeitig die Anker fallen lassen, die hielten. Am 26. erreichte der Kreuzer bei einer Vorprobefahrt 22,2 Seemeilen Geschwindigkeit. In der ersten Septemberwoche berührte er abermals den Grund, diesmal nahe dem Fer-à-Cheval bei der Hafeneinfahrt von Brest. Der Penfeld bietet für die immer länger werdenden Schiffe nicht genügend Raum zum Manövrieren, namentlich da er viele Krümmungen aufweist. „Léon Gambetta" hat auf 12 m Länge Risse am Steuerbord-Schlingerkiel und leichte Havarien an der Mittel- und der Steuerbordschraube erlitten und ist ins Dock gegangen.

— Havarien. Torpedoboot „131" erlitt bei Probefahrten bei Brest derartige Havarien, daß es durch einen Schlepper in die Werft geschleppt werden mußte.

Küstenpanzer „Furieux" erlitt an einem der 24 cm-Geschützürme eine Havarie, deren Beseitigung etwa ¼ Jahr in Anspruch nehmen wird; er setzte trotzdem seine Probefahrten fort.

— Streichungen aus der Schiffsliste. Unter anderen veralteten Schiffen ist kürzlich auch die Fregatte „Iphigénie" aus der Schiffsliste gestrichen und zum Verkauf gestellt worden. Sie hat lange Jahre als Fähnrichsschulschiff gedient und Generationen französischer Seeoffiziere ausgebildet, als „Frégate l'Incomprise" hat Sahibs Stift und Witz sie verherrlicht.

— Die Häfen. Für Cherbourg, Toulon, Biserta und Saigon ist je ein Torpedobootschwimmdock von 50 m Länge, 12,5 m Breite und 360 Tonnen Tragfähigkeit in Bestellung gegeben worden.

Digitized by Google

Der Chef des Generalstabes der Armee, begleitet von zwei Generalen, hat die Verteidigungsanlagen des Goulet de Brest, Laberwrach und Ouessant besichtigt in Begleitung des Marinepräfekten und seines Stabes.

In das im Handelshafen von Brest mit staatlichem Zuschusse im Bau begriffene Trockendock ist die See eingedrungen; man arbeitet vergeblich am Auspumpen.

Die wirkliche Arbeitszeit seit Einführung des 8 Stundentages soll auf der Werft von Toulon $3^1/_2$ Stunden, in Brest 5 Stunden und in Lorient $5^1/_2$ Stunden betragen.

— Unterseeische Verteidigung. Am 5. August detonierte in Cherbourg infolge Blitzschlages eine Grundmine. Sie war Nr. 7 in der in der Westeinfahrt des Wellenbrechers ausliegenden Sperre und lag 200 m vom Fort entfernt. Ihre Ladung bestand aus 500 kg Schießwolle. Sie hatte noch keinen Blitzableiter, wie ihn die meisten Grundminen schon besitzen, der sich aber nicht als wirksam zu bewähren scheint, wie eine mit der Untersuchung der Sache und der benachbarten Minen betraute Kommission feststellte.

— Kauffahrtei. In Marseille ist bereits wieder ein Streik der Seeleute ausgebrochen, der vorzugsweise die Schiffe der Compagnie Transatlantique betrifft. Verhandlungen mit der Reederei haben sich zerschlagen, und die Schiffsoffiziere sind ebenfalls, aber gegen die Seeleute, in allgemeinen Ausstand eingetreten. Der Postdienst im Mittelmeer wird wiederum von Kriegsschiffen unterhalten.

Der Präsident der Handelskammer von Marseille hat die Herbeiführung eines Schiedsgerichtes versucht.

Der Postminister forderte die Reeder zur Innehaltung der Postverträge auf.

Die vom Marinevertreter in Toulon eingeleiteten Verhandlungen der Reedereien und der Seedienstpflichtigen über Neuregelung des Borddienstes haben sich zerschlagen, so daß der Ausstand noch andauert.

— Fachliteratur. In „Le Yacht“ unterzieht M. Rondet-Saint die Marine im Mittelmeer einer Prüfung, wobei er davon ausgeht, daß Frankreich die erste vornehmlichste Mittelmeermacht sei und durch Biserta seine Stellung wesentlich verbessert habe, den canal des deux mers aber noch haben müsse.

In einem Schriftchen schlägt „un marin“ vor, ein neues Marineoffizierkorps, officiers de côtes, zu bilden, zur Besetzung der vielen Landstellen, in denen jetzt Seeoffiziere sind, die notwendig bei der Mobilmachung an Bord gebraucht werden. In dies Korps sollen Deckoffiziere ohne besondere Prüfung eingestellt werden und bis zum Kapitän zur See aufrücken können. Der Verfasser, ein Flaggoffizier, steht ganz auf dem Boden der jungen Schule.

In „Dépêche coloniale“ bespricht Oberst Peroz die anläßlich des Faschodafalles getroffenen Maßnahmen zur Sicherung der Stützpunkte und befürwortet die Beschränkung auf einige wenige, von denen aus durch Kreuzerdivisionen die Seewege beherrscht werden könnten, so Dakar, Diego Suarez, Kap St. Jaques und Saigon.

C. Pierreval sieht in „Le Moniteur de la Flotte“ aus dem Automobilboot ein Geschwadertorpedoboot sich entwickeln, das, von großen Schiffen mitgeführt, erst am Orte der Verwendung zu Wasser gebracht wird, durch seine Kleinheit ein schlechtes Ziel bildet und sowohl durch die geringe Besatzung als den verhältnismäßig geringen Wert des Materials keinen hohen Einsatz darstellt.

Die „Revue maritime“ hat jetzt auch einem Vertreter der jungen Schule die Spalten geöffnet, freilich unter der ausdrücklichen Verwahrung: „Das Departement der Marine erklärt, daß es den vom Verfasser in diesem Aufsatze geäußerten Ansichten durchaus fernsteht (reste absolument étranger)“. Es ist ein Schlußwort zu der Abhandlung La faillite du cuirassé von Alfred Duquet, auf die wir im Juniheft (S. 731), als in „Le Marine Française“ erschienen, aufmerksam machten. In diesen

Digitized by Google

„derniers mots“ versucht Duquet, aus dem bisherigen Verlauf des Seekrieges zwischen Japan und Rußland — der Aufsatz ist vor dem 10. August geschrieben — die Überlebtheit des Linienschiffes und Panzerkreuzers nachzuweisen, und schließt damit, daß die französische Flotte nur aus Torpedo- und Unterwasserfahrzeugen nebst schnellen großen Mutterschiffen und schnellen Kanonenbooten bestehen, und daß das neue Bauprogramm die Entwicklung in diese Bahnen lenken müsse.

Rußland. Personal. An Stelle des beim letzten Ausfall des Port Arthur-Geschwaders gefallenen Kontreadmirals Witthöft ist der bisherige Kommandant des Panzerkreuzers „Bajan“, Wiren, unter Beförderung zum Kontreadmiral mit der Führung des Port Arthur-Geschwaders betraut worden. Nach der Tätigkeit des „Bajan“ zu urteilen, der bisher stets Energie, Wagemut und Verständnis für die Situation gezeigt hat, kann man nunmehr eine offensive Tätigkeit des Geschwaders erwarten, falls es dazu materiell noch imstande ist. — Kontreadmiral Grewe hat den Kontreadmiral Niloff im Kommando des praktischen Küstenverteidigungsgeschwaders des baltischen Meeres abgelöst.

Um dem Mangel an Seeoffizieren abzuhelfen, soll die Klasse der Deckoffiziere eingeführt werden. Zu ihrer Ausbildung wird in Kronstadt eine besondere Schule eingerichtet.

Im Odessaer Militärbezirk ist ein Seebataillon gebildet worden, dessen Bestimmung es ist, für Truppentransporte über See ein mit den dabei vorkommenden Arbeiten besonders vertrautes technisches Personal auszubilden. Das Bataillon besteht aus zwei Kompagnien, einer Ruder- und einer technischen Kompagnie, mit einem Lehrkommando und einer Maschinistenschule. Die Mannschaften sollen aus der Küstenbevölkerung ausgehoben werden und Schlosser, Schmiede, Metalldreher oder Maschinenbauer sein.

— Schiffsmaterial. Bis jetzt hat Rußland seit dem Beginn des Krieges vier Schnelldampfer, drei deutsche und einen in England gebauten französischen sowie drei deutsche Frachtdampfer gekauft. Die Schnelldampfer sind armiert und als Kreuzer in die Kriegsflotte eingereiht worden mit dem Namen „Don“, „Kuban“, „Terek“ und „Ural“. Die Frachtdampfer werden als Transportschiffe bezeichnet und heißen „Irtysch“, „Anadyr“ und „Argun“. Vier in Wladiwostok liegende russische Dampfer sind ebenfalls als Transportschiffe von der Regierung erworben worden; sie haben die Namen „Ussuri“, „Ssungari“, „Sselenga“ und „Mongugai“ erhalten.

Nach Zeitungsnachrichten ist das amerikanische Unterseeboot „Protector“ nach Rußland verkauft und übergeführt worden; vier weitere Boote desselben Typs sollen von der russischen Regierung bei Lake in Amerika bestellt worden sein.

— Schiffsverluste. In den letzten beiden Monaten sind folgende russische Kriegsschiffe verloren gegangen: Hochseetorpedoboot „Lt. Burakoff“ am 24. Juli in der Tache-Bucht von japanischen Torpedobooten durch einen Torpedoschuß in den Grund gebohrt. Kleiner ungeschützter Kreuzer „Ssiwutsch“ in Santschao von den Russen gesprengt. Hochseetorpedoboot „Burnü“ am 11. August südlich vom Schantung Vorgebirge gescheitert und von der Besatzung gesprengt. Hochseetorpedoboot „Rjäschitelnü“ in der Nacht vom 11. zum 12. August im neutralen Hafen von Tschifu von den Japanern überfallen und fortgeschleppt. Panzerkreuzer „Rurik“ am 14. August im Gefecht bei der Insel Tschushima gesunken. Panzerkanonenboot „Otwaschnü“ am 18. August vor Port Arthur durch eine Mine zum Sinken gebracht. Kleiner geschützter Kreuzer „Nowik“ am 21. August im Gefecht mit den Japanern bei Korsakowsk auf Sachalin auf den Strand gesetzt.

Digitized by Google

— Schiffbau. Auf dem Linienschiff „Imperator Alexander II." wird beim Umbau das Oberdeck mit Lapidit an Stelle von Holz belegt.

In den ersten Monaten des Krieges sind schon etwa 4000 Werftarbeiter nach Port Arthur und Wladiwostok geschickt worden (siehe April- und Juniheft). Trotzdem scheint in Wladiwostok immer noch Mangel zu herrschen, denn am 2. September sind weitere 350 Arbeiter, hauptsächlich Schlosser, Kesselschmiede und Monteure unter Führung eines Schiffbauingenieurs von Petersburg dorthin abgereist. Sie erhalten während der Reise und des Aufenthalts im fernen Osten doppelten Lohn bei freier Station.

— Verschiedenes. Die nach Ostasien gehenden Schiffe haben neue Signalapparate, System Morse, erhalten, ähnlich den in der englischen Marine gebräuchlichen.

Auf allgemeine Nachlässigkeit und Sorglosigkeit in bezug auf die wasserdichte Einteilung der Schiffe läßt ein Artikel der Zeitung „Kronstadtski Wjästnik" schließen, der für eingehende Prüfung der wasserdichten Schotten und Türen eintritt. In dem Artikel wird behauptet, sowohl beim Bau als auch während späterer Indiensthaltungen sei man bei der Prüfung der Wasserdichtigkeit sehr nachsichtig. Es kommt vor, daß Schiffe ohne Gummi an den wasserdichten Verschlüssen in See gehen. Eine Zeitlang seien an Stelle des Gummis der Ersparnis wegen ganz unbrauchbare geflochtene Schnüre verwendet worden. Ständig wiederhole es sich, daß das Gummi mit Ölfarbe angestrichen und dadurch unbrauchbar gemacht werde. Ein Linienschiff sei jahrelang mit einem nicht verschließbaren Luk im Panzerdeck herumgefahren, bis endlich diese große Gefahr bemerkt wurde.

Für die ins Ausland gehenden Schiffe sind zwölf große Artillerieschelben gebaut worden, die sich vor den bisherigen besonders durch größere Stabilität auszeichnen sollen. Dies wird durch Ausleger in der Art der malaiischen Boote erreicht. Lange Schwimmer an den Enden sollen das Eintauchen beim Schleppen verhindern. In Ostasien sind diese Scheiben schon im Gebrauch mit einer rechteckigen Verlängerung des oberen Teils; auf der Scheibe ist mit Farbe das Ziel, z. B. ein Torpedoboot, aufgemalt.

Um feindliche Unternehmungen gegen die russischen Kriegsschiffe und Werften in der Ostsee mit Hilfe von scheinbar harmlosen Handelsschiffen zu verhindern, sind besondere Bestimmungen erlassen worden. Sie bestehen in der Hauptsache darin, daß jedes Schiff vor dem Einlaufen in einen Kriegshafen durchsucht wird; nachts dürfen überhaupt keine Schiffe einlaufen.

— Handelsschiffahrt. Um die russische Handelsschiffahrt zu heben und ausländisches Personal und Kapital aus ihr zu verdrängen, hat der rührige Chef der Hauptverwaltung der Handelsschiffahrt und der Handelshäfen, Großfürst Alexander Michailowitsch, zwei neue Verordnungen erwirkt. Durch die erste wird das Recht, die russische Flagge zu führen, ausschließlich rein russischen Schiffen vorbehalten, d. h. solchen, die nur russischen Untertanen gehören. Die andere Verordnung handelt von Darlehen zum Erwerb von Seeschiffen, die in Rußland aus russischem Material gebaut sind. Das Darlehen kann zwei Drittel des Neuwertes betragen, wird mit 3,8 Prozent verzinst und muß in spätestens 20 Jahren zurückgezahlt sein. Das Schiff selbst dient als Pfand. 100 000 Rubel sind für das Jahr 1904 zu dem genannten Zweck zur Verfügung gestellt worden.

— Eine Wasserstraße durch Sibirien. Die große sibirische Eisenbahn ist während des Krieges durch die militärischen Transporte voll in Anspruch genommen. Im Frieden wird sie einen Teil des Handelsverkehrs übernehmen können. Für manche Waren kommt sie aber wegen der hohen Kosten nicht in Betracht. So würden z. B. für sibirischen Roggen aus den mittleren Korngegenden die Transportkosten etwa 300 Prozent des Wertes betragen. Deshalb wird von der Zeitung Peterburgskija Wjädomosti für die ausgiebigere Benutzung des Wasserweges Propaganda gemacht. Die durch fast ganz

Digitized by Google

Sibirien führende Wasserstraße beginnt im Westen bei Tjumen, wo sie sich an das russische Eisenbahnnetz anschließt. Von dort geht der Weg auf Tura, Tobol, Irtysch, Ob, Ket, Ob-Jenisseï-Kanal, Jenisseï, der oberen Tunguska oder Angara über den Baikalsee in die Sselenga bis Werchne-Udinsk. Von hier an muß die Eisenbahn benutzt werden, auf der südlichen Strecke durch die Mandschurei bis ans Meer, auf der nördlichen Strecke bis Stretensk, von wo ab Schilka und Amur wieder als Wasserstraßen zur Verfügung stehen. Dieser Wasserweg ist etwa um die Hälfte länger als die Eisenbahnlinie, dafür aber halb so teuer. Wenn die vorhandenen Transportmittel auf den Flüssen bei stärkerem Bedarf vermehrt und verbessert würden, ließe sich der Preis weiter auf die Hälfte des jetzigen reduzieren.

Ein anderes Projekt will die reichen Korngegenden am oberen Ob und seinen Nebenflüssen mit einem eisfreien Hafen im Norden verbinden. Die Waren sollen zunächst auf dem Ob flußabwärts gehen bis kurz vor seiner Mündung in den des Eises wegen nicht schiffbaren Ob-Busen. Eine verhältnismäßig kurze Eisenbahn hätte dann die Verbindung mit einem noch anzulegenden Hafen westlich der Jugorschen Straße, also an dem im Sommerhalbjahr schiffbaren Teil des Eismeers herzustellen. Für die reichen Kornkammern Westsibiriens wäre ein derartiger billiger Wasserweg zum Meer von höchster Bedeutung, da sich zur Zeit die Bodenerzeugnisse wegen der hohen Transportkosten nicht verwerten lassen.

⚜

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Ereignisse von größerer Bedeutung sind für die letzte Zeit nicht zu verzeichnen gewesen. Zwar schien es zuerst, als wenn den im Mittelmeer vereinigten Geschwadern nach Erledigung der Perdicaris-Angelegenheit noch eine Demonstration gegen die Türkei zufallen würde, doch hat schließlich die Entsendung des europäischen Geschwaders nach Smyrna genügt, um befriedigende Erklärungen von seiten der türkischen Regierung herbeizuführen. Auch in den westindischen Gewässern spukte die Monroedoktrin wieder verschiedentlich, so bei Gelegenheit der falschen Meldung von einer englischen Besetzung von Bird Island — 120 Seemeilen nordwestlich von Dominica — und anläßlich des befürchteten Einschreitens europäischer Mächte in Haiti und Venezuela. Zu besonderen maritimen Maßnahmen ist es jedoch nicht gekommen, wenn auch aus den Bewegungen der Schiffe des karaibischen Geschwaders ersichtlich ist, daß man in diesen Gebieten stets auf dem Quivive sich befindet. Bemerkenswert ist ferner eine Rede, welche der neue Marinesekretär Morton im Klub der Kaufleute in Chicago gehalten hat, und welche bei allen, welche eine Vergrößerung der Flotte anstreben, großen Beifall gefunden hat. Mr. Morton erklärt darin, die Marine sei nicht nur nötig zur Verteidigung der 23 000 Seemeilen langen Seeküste der Union, sondern sie müsse der Schutzmann des amerikanischen Handels sein, wo immer Amerikaner Handel treiben, sie müsse daher die gewaltigste Kriegsmaschine der Welt sein und dürfe keiner anderen an Leistungsfähigkeit nachstehen. Ihr Motto müsse sein: Konstruktion — Instruktion — Destruktion. Man ersieht daraus, daß der neue Marinesekretär ein treibender Faktor der mächtig aufstrebenden Flotte sein wird; er verpflichtet sich auch in seiner Rede, alles zu tun, um den Kongreß zu seiner Ansicht zu bekehren.

— Personal. 1. Ein schwerer Verlust hat die Marine durch den Tod des Kontreadmirals Taylor betroffen, welcher als ihr hervorragendster Offizier galt, von welchem man im Falle eines Krieges Großes erwartete. Durch seinen Tod ist man auch betreffs der Neubesetzung der wichtigen Stelle des Chefs des nordatlantischen Geschwaders in Verlegenheit geraten. Der jetzige Geschwaderchef Kontreadmiral Barker muß im März n. Js. zurücktreten, und zu seinem Nachfolger war bekanntlich Admiral Taylor ausersehen. Wer jetzt den Posten bekommen wird, ist zur Zeit noch nicht bekannt. Als Chef des Bureau of Navigation ist an Taylors Stelle der Kontreadmiral Converse

Digitized by Google

ernannt, bis dahin Chef des Bureau of Ordnance, und diesem ist der Commander Mason gefolgt, welcher ein hervorragender Artillerist sein soll. Durch diese Wahl ist die schon lange strittige Frage akut geworden, ob die Bureauchefs, welche als solche gesetzmäßig den Rang eines Kontreadmirals haben, auch zur Führung des Admiralstitels berechtigt sind. Die Frage ist insofern nicht unwichtig, als damit auch der Berechnung der Pension bei der Verabschiedung präjudiziert wird, und es sind deshalb schon längere Zeit Verhandlungen zwischen dem Marinedepartement und dem Attorney General im Gange, welcher jetzt der ehemalige Marinesekretär Moody ist. Bei endgültiger Zuerkennung des Admiralstitels würde daher der jetzige Chef des Bureau of Ordnance ein hervorragendes Geschäft machen, wenn er aus seiner gegenwärtigen Stellung in den Ruhestand treten sollte.

2. In Zukunft sollen Ausländer nicht mehr in die Flotte eingestellt werden. Nur auf der asiatischen Station dürfen noch Asiaten für das Messepersonal angenommen werden.

3. Obgleich die Besetzung der neu hinzukommenden Schiffe mit Offizieren und Mannschaften noch immer Sorge bereitet, hat die Einstellung (Enlistment) von Rekruten zeitweilig unterbrochen werden müssen, weil die Revisionsbehörden die Zahlung von Reisekosten usw. an die herumreisenden Werbekommandos (Recruiting parties) als gesetzwidrig beanstandet haben. Man hat sich jedoch, bis eine Änderung der gesetzlichen Bestimmungen durch den Kongreß herbeigeführt sein wird, einstweilen damit zu helfen gesucht, daß im Lande drei Werbestationen — Minneapolis, Minn., Albany N. Y. und Dallas, Tex. — errichtet werden, wo die sich meldenden Leute angenommen werden sollen. Um im übrigen dem Personalmangel zu begegnen, soll folgendes geplant sein: Man rechnet, daß bis zum Mai 1905 neu in Dienst gestellt werden die Schiffe „Chicago", „Chattanooga", „Ohio", „West Virginia", „Colorado", „Maryland", „Galveston", „Pennsylvania" und „Charleston". Dafür wären erforderlich 103 Offiziere und 4845 Mann. Bis zu dem gleichen Termine werden voraussichtlich außer Dienst kommen „Newport", „Bancroft", „San Francisco", „Atlanta", „Detroit", „Albany", „Annapolis", „New York", „Vicksbury", „New Orleans" und noch einige kleinere Fahrzeuge, wodurch etwa 63 Offiziere und 2500 Mann frei werden würden. Darüber, wie das Manko an Offizieren gedeckt werden soll, ist man sich sehr im unklaren; aber auch betreffs der Mannschaften ist die Sache schwierig. Nach dem Etat beträgt die Mannschaftsstärke 34 000 Köpfe einschl. 2500 Schiffsjungen. Zur Zeit sind außer den Schiffsjungen rund 30 000 Mann vorhanden, so daß nur noch etwa 1500 Mann eingestellt werden könnten. Man rechnet bis zum Schlusse des laufenden Rechnungsjahres (30. Juni 1905) mit einem Manko von 120 Offizieren und 4000 Mann und stellt deshalb die Forderung auf, der Kongreß müsse für jedes bewilligte Schiff in Zukunft den vollen Besatzungsetat derselben als Etatsvermehrung genehmigen.

4. Angesichts der steigenden Bedeutung der Torpedowaffe soll beabsichtigt sein, Torpedospezialisten einzuführen. Bis jetzt werden die zur Bedienung der Torpedoarmierungen erforderlichen Mannschaften aus dem übrigen Matrosenpersonal entnommen.

— Geschwadertätigkeit. Das Linienschiffsgeschwader ist in die Heimat zurückgegehrt und mit den Herbstschießübungen in Marthas Vineyard beschäftigt. Bei der im übrigen anstandslos verlaufenen Rückreise der Schiffe aus dem Mittelmeere haben sich erhebliche Unterschiede im Kohlenverbrauche und in der Geschwindigkeit gezeigt, so daß man neuerdings weiter erwägt, ob es nicht doch notwendig sei, die Schiffe wieder halbjährlich zur Bodenreinigung docken zu lassen. Bekanntlich war erst im Laufe des letzten Winters befohlen worden, daß die Schiffe nur einmal im Jahre die Werften aufsuchen sollten, um die langen Werftliegezeiten und die bei solchen immer vorhandenen Versuchungen zu zeitraubenden Instandsetzungsarbeiten zu vermeiden.

Digitized by Google

Das europäische Geschwader hat das Mittelmeer verlassen und soll einige nördlicher gelegene Häfen aufsuchen. Man wünscht aber, alle Empfangs- und Besuchsfeierlichkeiten möglichst zu vermeiden, um keine weiteren Störungen in der Ausbildung eintreten zu lassen. Nachdem der neue Kreuzer „Des Moines" zum Geschwader gestoßen ist, ist der Kreuzer „Baltimore" zur asiatischen Station abberufen worden.

Das südatlantische Geschwader hat nach einem Besuche der Kapkolonie die Reise über St. Helena nach der Westküste Südamerikas angetreten.

Das pazifische Geschwader ist zu den Herbstschießübungen nach der Magdalena-Bai, Cal., gegangen. Das Flaggschiff „New York" soll jetzt durch die „Chicago" abgelöst werden.

Die asiatische Flotte ist in der Weise verteilt, daß die Linienschiffe sich mit der Torpedobootsdivision im Wusung befinden, Kreuzer vorgeschoben nach Korea und dem Golf von Tschili. Das Flaggschiff der Kreuzerdivision „New Orleans" soll nach Eintreffen der „Baltimore" heimkehren und außer Dienst gestellt werden.

— Manöver. Über die nächsten Wintermanöver ist noch nichts Endgültiges bestimmt. Man nimmt aber an, daß auch im kommenden Winter die heimischen Geschwader mit dem europäischen und dem südatlantischen während einiger Wochen gemeinsam manövrieren werden.

Im nächsten Sommer (Juli oder August) sind kombinierte Manöver geplant, bei welchen die Verteidigungseinrichtungen der Chesapeake-Bai geprüft werden sollen. Wie es heißt, will man jedoch die Mitwirkung der Flotte auf die Heranziehung von Kreuzern, Kanonen- und Torpedobooten beschränken, um die Linienschiffe zu schonen!

— Artillerie, Schießübungen usw. 1. Wie verlautet, bearbeitet der Chefkonstrukteur der Marine Capps zur Zeit Projekte, welche für die neu zu bauenden Schiffe ganz neue Armierungsgrundsätze aufweisen. Danach soll ein Linienschiff eine Hauptarmierung von wenigstens zwölf Geschützen von mehr als 10 Zoll (25 cm) Kaliber erhalten, während die Schnellfeuergeschütze 3 Zoll Kaliber (7,6 cm) nicht überschreiten sollen. Als Grund für diese Änderung wird angegeben, daß mittlere Kaliber einerseits zu schwer seien, um gegen Torpedoboote schnell genug bedient werden zu können, und anderseits nicht schwer genug, um gegen gepanzerte Ziele zu wirken. Dahingegen sei die Feuergeschwindigkeit der schweren Geschütze infolge der besseren Ausbildung des Personals erheblich gestiegen. Ein Linienschiff von der Größe der „Louisiana" könne bequem vierzehn Zwölfzöller (30,5 cm) tragen, welche, paarweise in Türmen aufgestellt, bequem und ruhig bedient werden könnten. Andere Nachrichten behaupten wieder, es seien keine Änderungen in dem jetzigen System der Geschützaufstellung geplant.

2. Um die bei Verwendung rauchschwachen Pulvers entstehenden Temperaturen in den Ladungsräumen festzustellen, hat der bisherige Chef des Bureau of Ordnance, Admiral Converse, auf dem Versuchsplatze von Indian Head ein eigenartiges Verfahren angeordnet. Es waren bleistiftförmige Holzröhren hergestellt, gefüllt mit Stoffen von verschiedenen Schmelzpunkten, nämlich Paraffin, Wachs, verschiedene Metallmischungen, Zink und Pikrinsäure. Diese Röhren wurden, damit ein Abtropfen im Falle des Schmelzens sofort eintreten konnte, aufrecht in einem Gestelle befestigt, an welchem sich auch ein Celsiusthermometer befand. Man feuerte jetzt aus einem Geschütz möglichst schnell hintereinander fünf Schuß mit Gefechtsladung, öffnete darauf den Verschluß, setzte schnell ein Geschoß ein, dahinter das Gestell mit den Versuchsröhren und schloß wieder. Nach Verlauf von vier Minuten wurde der Verschluß geöffnet und nachgesehen. Das Thermometer, welches beim Einsetzen 28 Grad gezeigt hatte, stand jetzt auf 34 Grad, der Inhalt der Versuchsröhren war obsolut unverändert; selbst von dem Paraffin, welches einen Schmelzpunkt von etwa 55 Grad hat, war nichts geschmolzen. Nach diesem Versuche wurde angenommen, daß eine erhebliche Temperatursteigerung bei Verwendung rauchschwachen Pulvers nicht eintritt.

Digitized by Google

3. Trotz der hohen Kosten hat man sich entschlossen, alle Geschütze mit verbesserter Visiereinrichtung zu versehen. Die Schnellfeuergeschütze sollen Fernrohrvisiere erhalten, welche ein ununterbrochenes Zielen gestatten. Auch neue Entfernungsmesser sollen eingeführt werden, nachdem ein kürzlich erprobtes Modell befriedigt hat. Endlich werden Versuche mit sog. tracers gemacht, Geschossen, welche am Boden eine Leuchtmasse tragen, die es ermöglicht, die Flugbahn beim Nachtschießen zu verfolgen.

4. In Zukunft sollen mit den großen Geschützschießübungen Torpedoschießübungen verbunden werden.

5. Die verschiedenen Geschwader werden die Herbstschießübungen voraussichtlich an folgenden Plätzen abhalten: Das Linienschiffsgeschwader in Marthas Vineyard, die Kreuzer der heimischen Geschwader in der Chesapeake-Bai, das südatlantische Geschwader bei Rio de Janeiro, die asiatische Flotte in den Philippinen, das pazifische Geschwader in der Magdalena-Bay, Cal. Wo das europäische Geschwader schießen wird, ist noch nicht bekannt. Die Herbstschießübungen dienen nur der Ausbildung und enthalten kein Preisschießen. Besonderes Gewicht soll auf das Fernschießen gelegt werden, höchste Entfernung 4000 Yards (3600 m).

6. Aus den Berichten über die Ergebnisse des letzten Schießjahres, soweit sie veröffentlicht worden sind, ist noch folgendes nachzutragen: An dem Preisschießen nahmen 70 Schiffe mit 2608 Schützen teil. Alle 12- und 13 Zöller (30,5 und 33 cm) auf Linienschiffen erreichten den Durchschnittssatz an Treffern von 64 Prozent, die Schiffe der „Wisconsin"-Klasse mit 13 Zöllern 75 Prozent. Die 6 Zöller (15 cm) der Linienschiffe erzielten 64 Prozent Treffer, der Durchschnitt mit allen Geschützen, ausschließlich der kleinen Kaliber (torpedo defence guns), betrug 53,3 Prozent. Alle Schiffe und alle Geschütze ohne Ausnahme wiesen erhebliche Verbesserung gegen das Vorjahr auf.

7. Eine Versuchsscheibe, welche eine Sektion eines Panzerkreuzers darstellt, soll gebaut und auf dem Marineschießplatz verwendet werden, um festzustellen, welche Beschädigungen Granatsplitter nach dem Durchschlagen des Panzers im Schiffsinnern anrichten. Von den Ergebnissen dieses Versuches soll die Einführung konstruktiver Änderungen in der Turmaufstellung, welche von dem Chefkonstrukteur geplant sind, abhängig gemacht werden. Ein hölzerner Versuchsturm mit diesen Änderungen wird bereits auf der Werft zu Washington gebaut.

— Unterwasserboote. 1. Das Unterwasserboot „Porpoise" erlebte am 22. August zu Newport ein eigenes Mißgeschick. Dasselbe sank bei einem Versuche plötzlich auf den Grund in 120 Fuß (36,5 m) Wasser, und alle Versuche, ein Aufsteigen zu bewirken, waren zunächst erfolglos, da die Ventile der Ballastkasten leckten. Erst durch angestrengtes Pumpen gelang es der Besatzung, das Boot nach 20 Minuten wieder an die Oberfläche zu bringen. Wie es heißt, war das Boot lange nicht gedockt und untersucht worden.

2. Dahingegen hat das Unterwasserboot „Shark" mehrfach gelungene Angriffe gemacht; u. a. gelang es ihm bei einer Unternehmung gegen drei Schiffe des Schulgeschwaders, die „Minneapolis", „Columbia" und „Dixie" auf 50 Yards (46 m) an die Minneapolis heranzukommen, obwohl alle drei Schiffe scharf aufpaßten, ihre Scheinwerfer leuchten ließen und Wachtboote ausgelegt hatten. Beim Hochkommen stieß der „Shark" gegen einen Wachtkutter der Columbia und brachte diesen zum Kentern. Es kam aber niemand zu Schaden.

— Funkentelegraphie. 1. Es wird beabsichtigt, von der Station zu Key West, welche mit dem Observatorium zu Washington verbunden wird, Zeitsignale für Schiffe auf hoher See zu geben.

2. Bei weiterer Ausbildung des Funkenspruchwesens, welches auch dem Wetternachrichtendienste für die auf See befindlichen Schiffe nutzbar gemacht werden soll, sollen im nächsten Etat 300 000 Dollar gefordert werden. Man will auch eine Unterrichtsstation an der Marineakademie in Annapolis einrichten.

Digitized by Google

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. August:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Geschützte Kreuzer:	
Ohio	99 %	Pennsylvania .	86,7 %	Chattanooga . .	94,6 %
Virginia . .	66,8 "	West Virginia .	91,6 "	Galveston . . .	89 "
Nebraska . .	56,7 "	California . .	63 "		
Georgia . . .	63,3 "	Colorado . .	91,2 "		
New Jersey .	66,4 "	Maryland . .	89,2 "		
Rhode Island .	68,9 "	South Dakota .	61 "		
Connecticut . .	50 "	Tennessee . .	45,7 "		
Louisiana . .	56,5 "	Washington . .	41,4 "		
Vermont . .	16,3 "	St. Louis . .	48,8 "		
Kansas . . .	22,1 "	Milwaukee . .	57 "		
Minnesota . .	39,77 "	Charleston . .	81,4 "		
Mississippi . .	7,11 "				
Idaho . . .	7,47 "				

2. In der letzten Zeit haben folgende Stapelläufe stattgefunden:
am 21. Juni der Panzerkreuzer „Dakota" auf den Union Works zu San Francisco,
am 15. August das Kanonenboot „Dubuque" bei der Gas Engine and Power Comp. zu New York,
am 17. August das Schulschiff „Cumberland" auf der Staatswerft zu Boston,
am 27. August das Linienschiff „Louisiana" auf der Newport News-Werft,
am 10. September der Panzerkreuzer „Milwaukee" auf den Union Works zu San Francisco,
am 29. September das Linienschiff „Connecticut" auf der Staatswerft New York.

In dem Werftstreite zwischen der Privatwerft zu Newport News und der Staatswerft New York in dem Bau der Linienschiffe „Louisiana" bezw. „Connecticut" haben bis jetzt beide Werften gleichen Schritt gehalten. Die „Louisiana" ist einen Monat vor der „Connecticut" auf Stapel gesetzt und einen Monat früher abgelaufen. Es wird sich jetzt darum handeln, welcher Werft die endgültige Fertigstellung des betreffenden Schiffes zuerst gelingt.

Die Ausschreibung für den Bau des durch den diesjährigen Etat bewilligten Linienschiffes, welches den Namen „New-Hampshire" erhalten soll, ist jetzt erfolgt. Das Schiff wird im allgemeinen die Dimensionen der „Connecticut"-Klasse haben, nämlich Länge 137 m, Breite 23,4 m, Probefahrtsdeplacement 16257 Tonnen, entsprechend einem Tiefgang von 7,5 m. Die schwere und mittlere Artillerie wird der Zahl und der Aufstellung nach dieselbe sein, wie bei „Connecticut", nämlich vier 30,5 cm-, acht 20,3 cm- und zwölf 17,7 cm-Geschütze. Die leichte Artillerie ist etwas verstärkt worden und soll aus zwanzig 7,6 cm-, vierzehn 5,8 cm-, zwölf 4,7 cm- und vier 3,7 cm-Geschützen und vier Maschinengewehren bestehen. Vier Unterwasser-Breitseittorpedorohre sind vorgesehen. Die Panzerung in der Wasserlinie wird nur 228 mm — an den Schiffsenden bis auf 103 mm verjüngt — betragen; dieselbe Stärke weist auch der Kommandoturm auf, während für schwere und Mittelartillerie die Panzerstärke dieselbe bleibt, wie auf „Connecticut" (305 bezw. 165 mm und 178 mm). Die Geschwindigkeit soll 18 Seemeilen bei 16500 Pferdestärken betragen. Der Dampf wird durch zwölf Wasserrohrkessel geliefert.

Über das Schulschiff „Cumberland" ist folgendes zu erwähnen: Das Schiff ist zur Ausbildung von Landsmen und Schiffsjungen bestimmt, aus Stahl gebaut, hat 1800 Tonnen Wasserverdrängung und wird als Bark getakelt. Länge 53,7 m, Breite 13,9 m, Tiefgang 5 m. Das Schiff erhält keine Maschine, wird aber sonst mit allen modernen Einrichtungen für Heizung, Beleuchtung, Ventilation, Destillationsapparaten und Kühlräumen ausgerüstet. Die Armierung wird bestehen aus sechs 40 Kaliber langen 10 cm-SK. in der Breitseite und einer Anzahl leichteren SK. und Maschinenkanonen zu Instruktionszwecken.

Digitized by Google

3. Die neuen Scouts werden voraussichtlich keine Torpedoarmierung erhalten und in der Artillerieausrüstung nicht über das 10 cm-Kaliber hinausgehen.

4. Nicht uninteressant ist die Lebensgeschichte der alten Fregatte „Constellation", welche sich jetzt auf der Staatswerft New York in Reparatur befindet, um als Marinemuseum zu dienen. Sie ist das zweitälteste Schiff der Flotte und im Jahre 1797 zu Baltimore vom Stapel gelaufen. Damals verdrängte sie 1265 Tonnen Wasser und besaß eine Länge von 49 m, Breite 12,2 m und einen größten Tiefgang von 7 m. Im Jahre 1812 wurde sie repariert und um 0,4 m verbreitert. Im Jahre 1854 wurde sie nochmals umgebaut und erhielt eine Länge von 53,6 m, Breite 12,8 m und 6 m Tiefgang bei 1970 Tonnen Deplacement. Sie soll ein vorzügliches Seeschiff gewesen sein und 1833 in einer Sturmnacht, in welcher ein französisches 80 Kanonen-Schiff unterging, das französische Flaggschiff um 7 Seemeilen ausmanövriert haben. Als neues Schiff hat sie unter günstigen Umständen 12,5 Knoten gelaufen.

5. Eine Untersuchung der Leistungen der Torpedoboote hat ergeben, daß bisher nur eins keine Havarien erlitten hat. Das hat dem Naval Inspection Board Veranlassung gegeben, eine stärkere Maschinenkonstruktion zu empfehlen, mit der Begründung, daß es besser sei, 25 Knoten-Boote zu bauen, welche diese Geschwindigkeit unter allen Umständen zu halten vermöchten, als 30 Knoten-Boote, welche wegen ihrer schwachen Konstruktion im Bedarfsfalle versagen würden.

6. Bei der Werftprobefahrt des neuen Linienschiffes „Ohio" (Union Works, San Francisco) wurden nur 17,8 Knoten erzielt, obgleich 2000 Pferdestärke mehr indiziert wurden, als der Vertrag vorschrieb.

7. Das neue Torpedoboot „Blakeley" hat unter günstigen Umständen 25,6 Knoten gelaufen gegen 25 des Kontraktes.

— Werften, Kohlenstationen usw. 1. Die stetige Vergrößerung der Marine zwingt die Verwaltung, die Vergrößerung der Werften und die Herstellung von mehr und größeren Docks ernstlich ins Auge zu fassen. In erster Linie scheint der Ausbau der Werft zu Norfolk zu einer Hauptbasis geplant zu sein. Zunächst soll ein an die jetzige Werft grenzendes Areal von 270 Acres zum Preise von 400 000 Dollar angekauft werden. Sodann wird die Vergrößerung des im Bau begriffenen neuen Trockendocks zu einer Länge von 228 m und der Bau eines kleineren Docks von 76 m Länge für kleinere Schiffe gefordert, ferner Bekohlungseinrichtungen für 20 000 Tonnen.

2. Auf der Werft New York soll ein neues Dock gebaut werden von 167 m Länge, 48,7 m größter Breite und 36,5 m Breite in der Einfahrt mit 9,5 m Tiefe.

3. Die neuen Docks auf den Werften von Boston und Portsmouth sollen im November fertig sein, wodurch die New York-Werft sehr entlastet werden wird, welche bis jetzt das einzige Dock für große Schiffe besitzt.

4. Für Panama ist ein Trockendock geplant, welches die größten Schiffe aufnehmen kann. Das Dock soll, wenn es nicht von der Vereinigten Staaten-Marine gebraucht wird, von Handelsschiffen, welche den Kanal passieren wollen und docken müssen, benutzt werden können.

5. Auf der Werft zu Portsmouth N. H. brach am 28. Juli ein Brand aus, welcher die große neue Bekohlungseinrichtung nebst 8000 Tonnen Kohlen zerstörte und einen Schaden von etwa 125 000 Dollar verursachte.

6. Auf der Werft zu League Island wurde ein Teil der Maschinen, welche bei dem Bau des neuen Trockendocks verwendet wurden, durch Feuer zerstört. Der Materialschaden soll nicht bedeutend sein. Der Bau des Docks ist aber erheblich gestört worden.

7. Die schon in voriger Nummer erwähnte Bekohlungseinrichtung der Werft Boston enthält vier große Kohlenbunker über dem Zementfußboden des Baues, welche 9280 Tonnen Kohlen fassen; unterirdische Kohlenräume fassen weitere 5000 Tonnen

Digitized by Google

Die Kohlen werden teils in Schütten nach den Schiffen geleitet, teils durch einen Kran befördert, welcher 52 m hoch ist und 27,7 m Auslage besitzt. Die Leistungsfähigkeit des Werkes soll so groß sein, daß beispielsweise das Linienschiff „Massachusetts", welches an der Werft früher 3 Tage brauchte, um seine Bunker zu füllen, jetzt in 6 Stunden bekohlt werden kann.

8. Die Arbeiten am neuen Hafen von Manila sollen stetig fortschreiten und durch zwei Molen von 2350 bezw. 914 m Länge ein Bassin schaffen, in welchem auf einer Fläche von 330 Acres 9 m und auf einer innern Fläche von 148 Acres 5,5 m Wasser sein werden. Bis jetzt sind für die Arbeiten 2 Millionen Dollar bewilligt, 3 Millionen sind noch erforderlich.

9. Im Marinedepartement sollen Pläne bearbeitet werden für die Errichtung von fünf großen Kohlenstationen, jede zu 100 000 Tonnen Kohlen. Als solche werden genannt Olongapo (Philippinen), Kiska (Aleuten), Guantanamo (Kuba), City Point (San Francisco) und San Diego (California). Man beabsichtigt, hierfür vom Kongresse eine Gesamtsumme zu fordern, ohne Sonderverteilung auf die einzelnen Stationen, so daß das Marinedepartement bei Verteilung der Mittel freie Hand haben würde.

10. Nach dem „Army and Navy Journal" ist dem italienischen Kreuzer „Liguria", welcher Pago-Pago (Tutuila) zur Kohlenergänzung anlief, die Verabfolgung von Kohlen verweigert worden, da Kohlen an fremde Schiffe nur im Notfalle abgegeben werden dürfen.

— Verschiedenes. 1. Als Beweis für die Erfolge des Gouvernements von Tutuila wird hervorgehoben, daß die Häuptlinge von Manua, einer Insel 60 Seemeilen südöstlich von Tutuila, den übrigens durch die Verträge schon festgesetzten Anschluß an das Gouvernement beantragt hätten, um der Segnungen der amerikanischen Verwaltung teilhaftig zu werden. Der Gouverneur, Commander Muderwood, beantragt, daß die amerikanischen Besitzungen in den Samoainseln die Bezeichnung „Amerikanisch-Samoa" erhalten, und daß den Häuptlingen Medaillen, Uhren oder sonstige Geschenke verabfolgt werden.

2. Der Prisenprozeß Dewey und Genossen ist jetzt zugunsten der Kaptoren entschieden und mit der Auszahlung der Prisengelder für das Gefecht bei Manila begonnen worden. Als Kaptoren sind 1836 Offiziere und Mannschaften beteiligt. Von der Gesamtsumme von rund 800 000 Dollar erhalten die Kaptoren die eine, der Marinepensionsfonds die andere Hälfte. Auf den Admiral Dewey sollen 18500 Dollar kommen, die Kommandanten erhalten zwischen 3000 und 7000 Dollar, Leutnants zwischen 1100 und 1500 Dollar, Unteroffiziere und Mannschaften den fünffachen Betrag ihrer Monatslöhnung.

3. Die „Schley-Kontroverse" ist wieder angeschnitten worden, indem Admiral Schley in einem Artikel in der „Evening Post" abermals das Verdienst für den Sieg bei Santiago für sich in Anspruch nimmt. Bekanntlich hatte sich seinerzeit nach dem Tode des Admirals Sampson der Präsident Roosevelt dahin ausgesprochen, die Schlacht bei Santiago sei eine „captain's battle" gewesen, eine höhere Führung habe also überhaupt nicht stattgefunden. Da sich in dieser Sache die Ansichten schroff gegenüberstehen und ein Ausgleich schwerlich herbeizuführen ist, so versteht man nicht recht, zu welchem Zwecke die Sache jetzt wieder aufgerührt wird, wenn es nicht etwa geschähe, um bei der bevorstehenden Präsidentenwahl gegen Roosevelt Stimmung zu machen. Einige meinen zwar, das günstige Ergebnis des Dewey-Prisenprozesses habe auch im Falle Schley Hoffnungen erweckt.

4. In einem Artikel des „Journal of the Military Service Institution": „Our military duty to Cuba" beschäftigt sich der amerikanische Militärattaché in Havanna, Capt. Matthews, mit den Verteidigungseinrichtungen Kubas, welche er für ungenügend hält. „Die gegenwärtige verteidigungslose Lage der kubanischen Häfen,

Digitized by Google

welche unsere östliche Küstenlinie flankieren und den Zugang zu dem beabsichtigten Isthmuskanal bewachen, stellt eine Bedrohung der Nation dar, welche nicht von Bestand sein darf. Wie die Sachen heute liegen, haben wir den einen Feind verjagt, aber wir haben die Türen nicht gegen einen anderen Feind verschlossen, welcher hineingelangen könnte, und ein unabhängiges Kuba würde in einem Kriege mit einer fremden Macht gefährlicher sein, als es Kuba unter spanischer Herrschaft war, den Fall ausgenommen, daß Spanien mit unserem Feinde etwa verbündet war." Capt. Matthews fordert, daß amerikanische Offiziere die kubanische Miliz anleiten, bis eine entsprechende Anzahl kubanischer Offiziere zu West Point amerikanische Erziehung erhalten hat. Eine geschlossene, gut ausgebildete und leistungsfähige kubanische Truppenmacht, welche im engsten Zusammenwirken mit der amerikanischen Flotte die kubanische Küste gegen eine Invasion verteidigen könne, sei ein wichtiger Faktor der Verteidigungspolitik der Vereinigten Staaten.

5. Herr C. Schwab von den Bethlehem Works hat einem Ausfrager gegenüber erklärt, er sei auch nach eingehender Besichtigung der Kruppschen Werke der Ansicht, daß auch betreffs der Qualität des Panzermaterials die Vereinigten Staaten an erster Stelle stehen. Bis Deutschland zeigen könne, daß es Besseres herstelle als jetzt, werde man fabrizieren wie bisher.

Italien. Schiffsbewegungen. Kreuzer „Elba" hat die Heimreise von Ostasien angetreten. Der zum Ersatz bestimmte Kreuzer „Calabria" ist für eine zweijährige Dauer in Dienst gestellt und zunächst nach dem Roten Meer abgegangen. An Bord befindet sich Herzog Ferdinand von Savoyen.

Im Laufe des Monats August hat der Marineminister den Kreuzer „Marcantonio Colonna" zur Verfügung Marconis gestellt zur Vornahme aller seiner Versuche zwischen Bari und der neuen Station Antivari-Montenegro.

„Amerigo Vespuci" hat am 1. August die Übungsfahrt mit den Zöglingen der Marineakademie angetreten. Die Reise beschränkt sich in diesem Jahre auf das Mittelmeer.

Kreuzer „Liguria", unter Befehl des Herzogs der Abruzzen, ist in Australien und soll von da zu einem längeren Aufenthalt nach Ostasien gehen.

Das Reservegeschwader hat eine Übungsfahrt nach der Levante und den Häfen des Adriatischen Golfs unternommen und ist dann nach Tarent zurückgekehrt. Zum Herbst wird eine neue Zusammensetzung aus gleichartigen Schiffen beabsichtigt.

Die Mittelmeerflotte ist von Maddalena und Sardinien nach Castellammare gegangen, wo sie dem Stapellauf des „Vittorio Emanuele III." beiwohnen sollte. Der Stapellauf ist indessen bis Anfang Oktober aufgeschoben worden. Während des Aufenthalts in Maddalena sind hauptsächlich Torpedoangriffe geübt worden.

— Die Probefahrten des Unterseebootes „Delfino" haben außerordentlich befriedigt. Es sind $1^1/_2$ Stunden lange Fahrten unter Wasser gemacht worden. Das Boot ist danach von Spezia nach Neapel gegangen, teils über, teils unter Wasser.

Das in La Spezia gebaute Unterseeboot „Ventino" hat seine Proben begonnen, über deren Ausfall bis jetzt noch nichts verlautet.

— Über Panzerkreuzer an Stelle von Schlachtschiffen Typ „Vittorio Emanuele" ist noch kein Beschluß gefaßt worden.

— Aus der Liste sind gestrichen worden: „Maria Pia", „Formidabile", „Scilla", „Sentinella", „Washington", Torpedoboote 2. Klasse „S 96", „S 97", „S 110", „S 111", die Torpedoboote 3. Klasse „Y 25", „Y 22", „T 27", „T 33", „T 42", „T 47" und vier Torpedoboote 4. Klasse.

Digitized by Google

— Linienschiffskapitän Avallone ist zum Chef des Stabes im Ministerium ernannt worden.

Der Generalleutnant des Ingenieurkorps, Martinez, ist zur Disposition gestellt und an seiner Stelle Masdea zum Generalleutnant ernannt, unter Enthebung von der Leitung des Technischen Departements im Ministerium. An seine Stelle tritt der Oberst Vitale.

— Die Terni-Werke haben drei Kreuzer zu je 10000 Tonnen für eigene Rechnung in Bau genommen. — Die von diesen Werken ausgeführten gerundeten Turmplatten für „Regina Ellena" haben bei der Beschießung, der Minister Mirabello persönlich beiwohnte, nicht entsprochen und sind zurückgewiesen worden. Die beschossene Platte wurde von drei Terni-Geschossen einmal, von zwei Poliouth-Geschossen beide Male durchschlagen. Obwohl das Härtungsverfahren nach Krupp auch für Turmplatten anwendbar ist, scheinen die Terni-Werke den Anforderungen nicht entsprechen zu können, und wird im Ministerium die Verwendung acht- oder vielseitiger Turmplatten erwogen.

— Manöver. Die Mittelmeerflotte, bestehend aus „Sicilia", „Carlo Alberto", „Saint Bon", „Emanuele Filiberto", „Varese", „Garibaldi", „Partenope", „Agordat", „Coatit", „Etna", Torpedobootszerstörern „Borea", „Aquilone", „Nembo", „Fulmine", „Turbine", „Euro" und „Lampo", ist am 1. September mobilisiert und die neapolitanische Küste in Kriegszustand erklärt worden.

Das kombinierte Manöver von Armee und Flotte hat nach folgenden Dispositionen stattgefunden:

Eine feindliche Flotte hat die heimische kampfunfähig gemacht und beschließt zum Zwecke der Einnahme Neapels eine Landung an einem Punkte der Küste zwischen dem Golf von Gaeta und Kap Licosa (südlich von Salerno).

Das X. Armeekorps, verstärkt durch eine Brigade Territorialmiliz, im ganzen 30000 Mann, bildet die blaue Partei — die Verteidigung — und sucht die Landung abzuschlagen. Zur Küstenverteidigung stehen noch zwei Schlachtschiffe zur Verfügung, dargestellt durch die Kreuzer „Agordat" und „Coatit" nebst zwei Divisionen von je sechs Torpedobooten.

Die rote feindliche Partei verfügt über ein Landungskorps von sechs Bataillonen Infanterie, einem Bataillon Bersaglieri, drei Schwadronen Kavallerie, zwei Feldbatterien, einer Kompagnie Pioniere und dem nötigen Train nebst Ambulanzen. Es wird auf zehn Dampfern der Navigazione Generale verladen.

Mit der Leitung des Manövers ist der General Valles, Kommandierender des X. Korps, beauftragt; General Tarditi führt die Verteidigung, General Radicati das Landungskorps. Chef der feindlichen Eskorteflotte ist Kontreadmiral Renaudy, dem zu diesem Zwecke zwei Schlachtschiffe 1. Klasse („Emanuele Filiberto" und „Saint Bon"), drei Schlachtschiffe 2. Klasse („Carlo Alberto", „Varese" und „Garibaldi"), neun Torpedobootszerstörer und sechs Torpedoboote unterstellt sind.

Die Einschiffung der Landungstruppen erfolgte in Neapel am 1. September.

Nach Zerstreuung der Schiffe der Verteidigung, die mit ihren Torpedobooten bei Capri einen Angriff versucht hatten, und zweitägigem Manövrieren längs der Küste bis südlich von Salerno zur Verschleierung des Landungspunktes erfolgte am 3. September morgens die Landung zwischen Kap Miseno und Pozzuoli unter dem Schutze der Flotte.

Die Landung und der Vormarsch fand ohne Störung statt, da der Verteidiger seine Streitkräfte zum Schutze Neapels konzentriert hatte; die Aufgabe der Flotte war damit als erledigt angesehen.

Um für die Flotte die Zeit der Manöver bis zum 10. auszunutzen, nahm der Kommandierende der Mittelmeerflotte, Admiral Morin, eine neue Teilung der Seestreitkräfte vor mit der Annahme, daß neue, bisher abwesende Schiffe der blauen Partei sich, von Süden kommend, mit den vorhandenen bei Gaeta zu vereinigen suchen.

Digitized by Google

Aufgabe der roten Partei, die die Küste beherrscht, war es, die Vereinigung zu hindern und jeden Teil gesondert zu schlagen. Die im Manöverfelde zwischen der Küste von Kap Circeo und Punta Licozia und einer Linie vom 40. Breitengrade nördlich und 12° 55' Länge westlich begrenzt liegenden Inseln waren als unbefestigt angenommen, so daß die Aufmerksamkeit der Gegner sich lediglich auf die schwimmenden Streitkräfte beschränkte. Die rote Partei unter Befehl des Admirals Renaudy hat an den vorhergehenden Tagen einige Schiffe eingebüßt und ist um einige Torpedoboote verstärkt worden; sie setzt sich demnach zusammen aus den Schlachtschiffen „Carlo Alberto", „E. Filiberto", „Saint-Bon", „Coatit" und „Partenope", den Torpedojägern „Euro", „Lampo", „Dardo", „Freccia", „Strale", den Torpedobooten „Condore", „Aquila", „Avoltoio", „Falco", „Nibbio", „Sparviero", „80", „87", „115", „83", „123", „81" und einer zweiten Division Torpedoboote „70", „60", „63", „82", „90", „120". Ihre Stellung ist in der Bai von Pozzuoli.

Die blaue Partei setzt sich aus zwei Gruppen zusammen, der Gruppe A bei Salerno mit den Schlachtschiffen „Etna", „Varese" und den Torpedojägern „Nembo", „Turbine", „Borea", aus der Gruppe B: „Garibaldi", „Agordat", „Aquilone" und „Fulmine" nördlich bei Gaeta.

Als Kampfregeln waren angenommen, daß die Geschwindigkeit der Schlachtschiffe 12 Knoten, der Torpedoboote 20 Knoten nicht übersteigen soll, daß Torpedoschüsse nur zur Nachtzeit abgegeben werden dürften, daß eine Abteilung der blauen Partei angesichts der überlegenen roten auf 3000 m oder weniger ohne weiteres als außer Gefecht gesetzt zu betrachten, und daß ein taktischer Zusammenstoß nur beim Begegnen der beiden gesamten, als gleichwertig angenommenen Parteien durchzuführen sei. Ein Schiff sollte nur nach drei Torpedoschüssen als vernichtet angesehen und ein gültiger Schuß nur angenommen werden, wenn das Boot sich auf 400 m genähert hatte, ohne vorher für die Dauer einer Minute durch Scheinwerfer beleuchtet worden zu sein. Unter diesen Umständen, die keinem Schiffe den Vorteil einer größeren Geschwindigkeit gewährten, konnte nur eine möglichst genaue Berechnung der Kurse und der Zeiten zum Entschluß führen, welche der beiden blauen Abteilungen zuerst anzugreifen sei unter zweckmäßiger Ausnutzung der leichten Fahrzeuge. Admiral Renaudy beschloß daher, die Abteilung A, als die stärkere, anzugreifen, weil sie seiner Rechnung nach die nähere war. Der Befehlshaber der blauen Partei beabsichtigte dagegen, beim Beginn der Feindseligkeiten seine Torpedojäger vorauszuschicken, um sich zur Stärkung der Abteilung B mit dieser zu vereinigen.

Mit Beginn der Feindseligkeiten um 2 Uhr nachmittags des 9. September verließ die rote Partei in ganzer Stärke Pozzuoli mit der den Schiffen bewilligten höchsten Geschwindigkeit, die Torpedojäger und Boote als Aufklärer voraus, um mit dem Feinde Fühlung zu nehmen und seine Bewegungen zu melden, das Gros in Schlachtordnung folgend.

Um 3 Uhr 15 Minuten wurden zwei Torpedojäger A gesichtet, „Nembo" und „Borea" mit nordwestlichem Kurse, die sich indessen schnell zerstreuten, ohne beschädigt worden zu sein. Da „Nembo" als einziger der Torpedobootszerstörer Funkenapparate besitzt, so entsandte das rote Flaggschiff starke elektrische Wellen, um „Nembos" Signale an den eignen Befehlshaber zu stören.

Um 5 Uhr wurden „Etna" und „Varese" gesichtet und in langer Jagd verfolgt, die von der blauen Partei hingezogen wurde, um den Eintritt der Nacht für sich auszunutzen, während Rot eine frühere Entscheidung herbeizuführen strebte. Es gelang Rot nicht nur, den Gegner über die gezogenen Grenzen hinauszumanövrieren, sondern auch noch vorher die Entfernung auf weniger als 3000 m zu verringern.

Zum Angriff gegen die Abteilung B der blauen Partei wurden nachts die Torpedoboote auf zwei Kursen gegen Gaeta entsendet, die einen auf dem geradesten, die anderen auf einem Kurse, den der Feind möglicherweise wählen konnte, also nördlich

Digitized by Google

von Procida und südlich von Ischia, um sich an einem gegebenen Punkte zu treffen. Dieser Plan mißglückte, weil er an der geringen Geschwindigkeit der Torpedoboote scheiterte, und die Leitung zieht daraus die Lehren, daß die Unzulänglichkeit der italienischen Torpedoboote erwiesen sei, die deren Ersatz durch Boote von mindestens 25 Knoten Geschwindigkeit dringend erforderlich mache, und daß der Wert der Funkentelegraphie nicht hoch genug anzuschlagen sei.

Die Manöver waren hiermit beendet, soweit sie die Marine betreffen. Die dem Manöver folgende Seeschlacht bietet lediglich ein Gefechtsbild, das bei der geringen Zahl der beteiligten Schiffe Bemerkenswertes nicht ergab.

Dänemark. Wie schon im Aprilheft mitgeteilt, hat man sich in Dänemark wegen Wahrung der Neutralität bei Beginn des Krieges Sorgen gemacht und deshalb einige Vorbereitungen für eine eventuell nötig werdende Verteidigung der Reede von Kopenhagen getroffen. Im Juli erhielten die Schiffe des Übungsgeschwaders, die an verschiedenen Stellen der dänischen Gewässer Übungen abhielten, Befehl, auf die Reede von Kopenhagen zurückzukehren. Sonst schienen die Besorgnisse geschwunden zu sein.

— Havarie. Am 17. August wurde das Torpedoboot „Havhesten" vom Torpedoboot „Stören" im Achterschiff gerammt und sank; die Besatzung konnte gerettet werden. Am 16. September wurde das Boot wieder gehoben und nach Kopenhagen gebracht.

Schweden. Material. Der bei Thornycroft & Co. bestellte Torpedojäger (siehe Heft 8/9) soll den Namen „Magne" erhalten. Der Zuschlag wurde der Firma als der Mindestfordernden für 907 500 Kronen erteilt.

— Havarien. Während der diesjährigen Sommerübungen haben verschiedentlich schwedische Kriegsfahrzeuge Havarien erlitten. Es sind dies:

Torpedoboot Nr. 81, Grundberührung (siehe 7. Heft);

Torpedofahrzeug „Jacob Bagge", Grundberührung (siehe 7. Heft);

Küstenpanzerschiff „Niord", am 11. Juni im Aspösund Grundberührung, mußte außer Dienst gestellt werden;

Küstenpanzerschiff „Thor", am 11. August in der Hummelmohraföhrde Grundberührung, am 12. August wieder flott, Beulen in den Bodenplatten, nahm, ohne zu docken, an den weiteren Übungen teil;

Küstenpanzerschiff „Tapperheten", am 15. August im Blidösund Grundberührung, am selben Tage wieder abgeschleppt, mittschiffs unter dem Schornstein 10 m lange Beulen, Platten gerissen, Niete abgesprungen, mehrere Zellen leck;

Torpedoboot „Komet" am 9. September Maschinenhavarie;

Dasselbe am 14. September Heckruder verloren.

Bei der bekannten seemännischen und navigatorischen Tüchtigkeit der schwedischen Seeoffiziere sind die häufigen Grundberührungen ein neuer Beweis für die Schwierigkeit der schwedischen Schärenfahrwasser, die im Kriege für den Feind den Angriff außerordentlich erschweren würden.

Digitized by Google

Norwegen. Schiffsmaterial. Das Torpedoboot „Ravn" hat bei der Probefahrt 23,2 Seemeilen erreicht.

— Torpedo. Bei den Torpedoschießübungen der Panzerschiffe „Eidsvold" und „Tordenskjold" haben die zum Lanzieren verwendeten Pulverpatronen (Ballistit) so starken und gesundheitsschädlichen Rauch entwickelt, daß die Ventilation des Torpedoraums nicht genügte und wiederholt Mannschaften wegen Gasvergiftung an Deck gebracht werden mußten, wo sie sich bald erholten.

Österreich-Ungarn. Schiffsmaterial. Der seit einem Jahr in Ostasien stationierte Kreuzer „Aspern" ist zurückberufen worden, da man bei der jetzigen politischen Lage den Kreuzer „Elisabeth" für genügend zum Schutz der österreichischen Interessen hält.

— Handelsschiffahrt. In Österreich haben sich die beiden Reedereien Austro-Americana und Fratelli Cosulich zur Vereinigten Österreichischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft zusammengetan. Letztere hat mit der österreichischen Regierung einen Subventionsvertrag abgeschlossen, der sie verpflichtet, regelmäßige monatliche Fahrten nach Westindien und Mexiko zu machen. Die Hälfte derselben soll mit 12 sm-Dampfern, die für Passagiere eingerichtet sind, die andere Hälfte mit Frachtdampfern von 9 sm Geschwindigkeit zurückgelegt werden. — Dieselbe Gesellschaft hat dann mit dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie einen Vertrag geschlossen. Hiernach muß sie eine regelmäßige Passagierdampferlinie zwischen Triest und New York einrichten, auf der zunächst ein 14tägiger Verkehr für Zwischendeckspassagiere unterhalten wird. Der Frachtenverkehr bleibt wie bisher. Die Tarife und Frachten müssen ebenso hoch sein wie die zwischen Hamburg bezw. Bremen und New York. Dafür übernehmen die beiden deutschen Linien 5 Millionen Kronen der Aktien der österreichischen Gesellschaft und garantieren ihr 4 Prozent Dividende, wenn sie ihren eigenen Aktionären so viel zahlen.

Ungefähr zur gleichen Zeit hat die ungarische Regierung mit der Cunard-Line einen Vertrag geschlossen, der letztere verpflichtet, eine für Personen-, Post- und Frachtverkehr bestimmte Linie mit 14tägigem Verkehr zwischen Fiume und New York einzurichten; der Zwischendecksfahrpreis ist auf 180 Kronen festgesetzt. Die für die Reise erforderlichen Lebensmittel müssen in Ungarn gekauft werden, selbst wenn sie dort 10 Prozent teurer sind als bei anderen Lieferanten. Aus Amerika und Kanada heimkehrende ungarische Staatsbürger müssen zu ermäßigten Preisen nach Fiume befördert werden. Endlich hat die Cunard-Line jährlich 8000 Kronen zugunsten des Auswanderungsfonds zu zahlen.

Griechenland. Personal. Die griechische Regierung hat von der französischen die Erlaubnis erbeten und erhalten, griechische Seeoffiziere zu ihrer Ausbildung in die französische Kriegsmarine zu kommandieren. Es gehen zunächst ein Oberleutnant und ein Unterleutnant mit zweijährigem Urlaub nach Frankreich.

— Schiffsmaterial. Die geplante Erneuerung des schwimmenden Materials (siehe Heft 7) scheint doch mit den verfügbaren Mitteln nicht ausführbar zu sein. Man will deshalb zunächst auf den Neubau von Panzerschiffen verzichten und nur 19 Torpedojäger bezw. Torpedoboote bestellen. Die Gesandtschaften in Deutschland, England, Frankreich und Italien haben Auftrag erhalten, mit leistungsfähigen Firmen in Unterhandlung zu treten.

Digitized by Google

— Übungsfahrt. Ende Juli ist aus den Panzerschiffen „Psara“, „Hydra“ und „Spetsai“ ein Geschwader unter dem Kommando des Kapitäns zur See Konduriotis gebildet worden, das verschiedene Häfen im östlichen und westlichen Mittelmeer besuchen soll.

✠

Türkei. Von den bei Ansaldo in Genua bestellten Torpedobooten (siehe 4. Heft) sind die beiden ersten, „Eliagot“ und „Ac-Hisar“, abgenommen worden. Sie haben bei der Probefahrt 27 Seemeilen gelaufen.

Zum ersten Male seit langer Zeit ist zur Feier der Thronbesteigung des Sultans wieder einmal ein türkisches Geschwader vor Konstantinopel erschienen. Es bestand aus den augenblicklich besten, vielleicht einzigen verwendbaren Schiffen, nämlich dem kürzlich bei Ansaldo umgebauten Panzerschiff „Masudie“, den beiden neuen Kreuzern „Abdul Medschid“ und „Abdul Hamid“ und der neuen Jacht des Sultans „Ertogrul“.

✠

Montenegro. Am 3. August ist die Funkspruchverbindung zwischen Antivari und Bari, System Marconi, feierlich eröffnet worden.

Digitized by Google

Literatur.

Weltpolitik und Flottenpläne. Von Ludwig Flatau. — Berlin 1904. Verlag von Leonhard Simion. — Preis 1 Mark.

Verfasser fordert das liberale Bügertum auf, aus der kühlen Zurückhaltung herauszutreten, die es in den Fragen der deutschen Seegeltung bisher eingenommen, und in eine Nachprüfung einzutreten, inwieweit solche Zurückhaltung politisch und wirtschaftlich berechtigt ist. Er kommt, indem ein warmer, patriotischer Sinn seine Feder leitet, zu dem Ergebnis, daß Seegeltung für unser Vaterland eine Lebensfrage geworden, und daß schleuniges Handeln, um sie unumstritten festzustellen, dringlich geboten sei. Bei der „Deckungsfrage" freilich geht er Wege, die wir für nicht unbedenklich halten: „Um auf Kosten der Gesamtheit ein Großmachtsheer, eine Großmachtsflotte und eine eigene Großgrundbesitzerklasse zu erhalten", dazu reichen unsere finanziellen Kräfte nicht aus. — Wenn Verfasser einen solchen Satz ausspricht, vergißt er, daß nationale Politik nur in der Zusammenfassung aller nationalen Kräfte und nicht dadurch zu machen ist, daß man große und einflußreiche Kreise vor den Kopf stößt. Damit dient er unseres Erachtens der Sache nicht, sondern schafft nur Gegensätze.

The Naval Pocket-book. — W. Thacker & Co., 2 Creed-Lane, Ludgate Hill, London. — 7 Sh. 6 d.

Die Neuauflage für 1904 ist erschienen, und zwar diesmal nach längerer Pause wieder von Sir Wm. Laird Clowes bearbeitet. Die Schiffslisten zeigen nicht die übliche tabellarische Anordnung, wie sie vom Weyerschen Taschenbuch und dem österreichischen Almanach her geläufig ist, sondern neben den Namen der einzelnen Schiffe oder, soweit es sich um Wiederholung der Typen handelt, der einzelnen Klassen sind die Daten über Armierung, Panzerung, Kessel usw. in etwas ausführlicherer Weise angegeben. Der hierdurch mehr verbrauchte Raum ist durch Beschränkung der Zahl der Skizzen und Dockspläne wieder eingebracht, so daß das Format durchaus handlich geblieben ist. Gegenüber den früheren Jahrgängen ist eine Vervollständigung eingetreten durch eine sehr wertvolle Liste der vorhandenen Dockeinrichtungen sämtlicher Länder mit Angabe der Dimensionen sowie durch eine besondere Nachweisung der Unterseeboote aller Marinen. Die üblichen Reduktionstabellen für Maße und Gewichte fehlen nicht, und ein ausführliches Namenregister erleichtert die Auffindung der verschiedenen Schiffe.

Südwärts. Die Expedition von 1893 bis 1895 nach dem südlichen Eismeere. Von H. J. Bull. Autorisierte Übersetzung aus dem Norwegischen von Margarethe Langfeldt. Mit 18 Vollbildern, 1 Textillustration und drei Plänen. — Leipzig. H. Haessels Verlag. 1904. — Preis 4 Mark, geb. 5 Mark.

Das gelegentlich der Nordenskjöld-Expedition verloren gegangene Schiff „Antarktik" wurde vorher durch eine längere Reihe von Jahren als Walfischfänger benutzt und hatte als solcher in den Jahren 1893 bis 1895 eine Expedition in die Südpolarregionen unternommen, um dort neben einer Erforschung der für Menschen zugänglichen Gebiete zugleich die Ergiebigkeit dieser Gewässer für den Wal- und Robbenfang zu erkunden. Das vorliegende Buch schildert diese Reise zum Teil in Tagebuchform in ansprechender Weise. Die beigegebenen Bilder — keine Photographien, sondern in den Originalen getönte und teilweise farbige Handzeichnungen — illustrieren diesen Text sehr sachgemäß. Das Buch bildet, wenn es auch keine großen Ereignisse bringt, eine insbesondere auch für die Seereise sehr geeignete Lektüre; besonders hübsch ist die am Schluß gegebene „kleine Nachschrift", ein Erinnerungsblatt, dem Schiffe gewidmet,

Digitized by Google

das dem Verfasser ans Herz gewachsen war, und für das er „Gefühle hegte, die stark an Liebe grenzten“. Mit diesem Satze wird sich das Buch insbesondere bei den „Leuten von der Waterkant“ Anspruch auf freundliche Aufnahme erwerben.

Die Reden Kaiser Wilhelms II. Gesammelt und herausgegeben von Johs. Pinzler. Zwei Bändchen, 1888 bis 1895 und 1896 bis 1900. — Leipzig. Verlag von Phil. Reclam jun.

Wenn man über die Gesichtspunkte sich klar werden will, nach denen Reclams 20 Pfennig-Bibliothek ergänzt wird, muß man eine Vorstellung von den Ansprüchen ihres Leserkreises besitzen. In dieser Beziehung war dem Referenten eine eigentümliche Beobachtung vergönnt, als er in der Straßenbahn einen ganz einfachen Mann, einen von den „kleinen Leuten“, Renans „Leben Jesu“ in der Reclamschen Ausgabe lesend fand. Wenn mit dem Lese- und Bildungsbedürfnisse so weiter Kreise gerechnet werden kann, erscheint es auch gerechtfertigt, eine Sammlung der Kaiserreden in die Bibliothek aufzunehmen, und man wird dem Herausgeber zustimmen können, wenn er diese Sammlung nicht „nach bestimmten Gesichtspunkten zurechtmachte“, sondern auch Reden aufnahm, die nicht im Staatsanzeiger gestanden hatten, und an denen die Tagespresse Kritik zu üben für angezeigt hielt. Der gesunde Sinn des Leserkreises wird auch diesen Reden das richtige Verständnis entgegenbringen, und das Große darin, der Ausdruck der starken Persönlichkeit, der nach Münsterberg die Amerikaner zu so begeisterten Bewunderern unseres Kaisers macht, wird ihm nicht verschlossen bleiben. — Für unsere Schiffsbibliotheken wären die beiden Bändchen „Kaiserreden“ — insgesamt 6 Hefte, Preis gebunden je 1 Mark — gewiß ein sehr geeigneter Zuwachs.

Die Deckung der Kosten des Krieges in Südafrika von 1899 bis 1902 auf Seite Englands. Von Dr. Wilhelm Hilsenbeck. Münchener volkswirtschaftliche Studien. 66. Stück. — Verlag der J. G. Cottaschen Buchhandlung. — Preis 2 Mark 40 Pf.

Der Inhalt des Buches ist durch den Zusammenhang, in dem es erscheint, gekennzeichnet; es ist für den Finanzfachmann bestimmt und für den in dieser Beziehung laienhaften Leser etwas schwierig. Allgemein interessieren wird die Feststellung der Tatsache, daß man sich über die Tragweite des plötzlich ausgebrochenen Burenkrieges auch an maßgebender Stelle in England zunächst in vollem Irrtum befand, daß aber dann die Elastizität des englischen Finanzsystems sich allen Anforderungen gewachsen zeigte. Freilich, so sagt der Verfasser, „wäre es unmöglich gewesen, dem englischen Volke in vier Jahren eine Kriegssteuerlast von 1500 Millionen Mark aufzubürden, wenn nicht dieses in seiner großen Mehrheit mit der Politik der Regierung einverstanden gewesen wäre“. Hierin liegt, so meinen wir, eine für uns recht beherzigenswerte Lehre.

The torpedo in peace and war. By Fred F. Jane. — London. W. Thacker & Co. Second edition.

Im Jahrgang 1901, Seite 1106, besprachen wir ein englisches Buch über Torpedos und Torpedofahrzeuge, in welchem der Verfasser dem „ordinary man in the street“ Aufklärung über alle das Torpedowesen betreffenden Fragen zu geben gedachte. Ähnliche Absichten verfolgt Fred Jane, der Verfasser von „All the world's fighting ships“, in dem vorliegenden Buch, doch kommt es ihm weniger auf technische Fragen als auf „the social side of torpedo-craft life“ an, ein Leben, das er selbst in seinen ernsten und fröhlichen Seiten kennen zu lernen Gelegenheit hatte. Zu diesem Behufe führt uns Verfasser an Bord der Boote bei der Übungsfahrt, während des nächtlichen Angriffs und, wenn es gilt, dem verfolgenden Zerstörer zu entrinnen. Auch müssen wir ihn zum Minenlegen und an Bord eines Unterseeboots begleiten, an dessen Kommandostand in der Tiefe Fische und andere Seetiere gespenstisch vorüberziehen. Der interessant

Digitized by Google

und vielfach spannend geschriebene Text wird durch eine große Zahl sehr guter Abbildungen erläutert, die teils nach dem Leben, teils nach Notizen und Angaben Fachkundiger gezeichnet sind; so vermag der „ordinary man“ wie auch jeder andere laienhafte Leser sich ein äußerst lebendiges Bild von dem Treiben an Bord der düsteren Fahrzeuge zu machen, dem es bei allem ihm auch schon im Frieden innewohnenden bittern Ernst doch auch an heiteren Seiten nicht zu fehlen scheint. Wir kennen in unserer deutschen Marineliteratur kein ähnliches Buch; in England hat es sicher sein Publikum gefunden, wie die wiederholte Herausgabe erkennen läßt. Wir würden unserem an allerhand minderwertigen Sachen allzureichen Bücherschatz volkstümlicher maritimer Schriften eine Bereicherung um ein derartiges Werk, das dann aber auch ähnliche Bilder haben müßte, nur dringend wünschen.

Russische Kreuzerfahrten. Von ***. Mit 42 Abbildungen im Text und drei Illustrationsbeilagen. Verlag von Wilhelm Köhler, Minden in Westfalen. — Preis 1 Mark.

Das Buch könnte auch Reinhold Werner oder Graf Bernstorff geschrieben haben; es ist eine Auffrischung der „Seestern Reise“ im „Buch von der deutschen Flotte“ mit etwas russischem Kolorit, dessen Echtheit nachzuprüfen für den deutschen Leser schwierig ist. Immerhin ist das Buch nicht übel geschrieben und als Lektüre für die Schuljugend und vielleicht auch für unsere Schiffsjungen nicht ungeeignet. Im Hinblick auf den letztgedachten Zweck glaubten wir auf seine Durchsicht und Erwähnung nicht verzichten zu dürfen.

Reise- und Kriegsbilder von Deutsch-Südwestafrika. Aus Briefen des am 4. April 1904 bei Onganjira gefallenen Dr. jur. Burkhardt Freiherrn v. Erffa. — Halle a. S. Verlag der Buchhandlung des Waisenhauses. Preis 80 Pf.

Das erste literarische Zeugnis von dem ernsten Ringen, das vorläufig ohne Aussicht auf ein glückliches Ende im deutschen Schutzgebiet von Südwestafrika vor sich geht. Der Briefschreiber ging, wohl im Hinblick auf eine spätere Laufbahn in der Kolonialverwaltung, im August 1903 hinaus und ließ sich, als der Aufstand ausbrach, in die Reihen der Streiter aufnehmen. Anschaulich und lebendig, begeistert und voll ehrlichen Ingrimms schildert er die zahlreichen Kämpfe mit dem tapferen, verschlagenen Gegner, bis eine Kugel seinem Leben ein allzu rasches Ende bereitete. Die Kämpfe dort unten sind unabweisbar; unsere Enkel werden ihre Früchte ernten. Wir heut Lebenden kommen beim Durchlesen eines Buches, wie es hier vorliegt, nicht recht um die Frage herum: „Mußte es sein?“

Les Corsaires et la guerre maritime. Par Henry Bronguiart, avocat. — Paris. Augustin Challamel, éditeur. 1904.

Verfasser versucht, nachdem er zuvor an den geschichtlichen Vorgängen die Erfolge eines energisch geführten Kaperkrieges gezeigt, den Nachweis, daß auch ein moderner Seekrieg auf die Kaperei nicht werde verzichten können, und daß diese trotz der technischen Fortschritte im Schiffbau und trotz der drahtlosen Telegraphie immer noch möglich sei. Den Krieg führe, so meint der Verfasser, nicht der Staat allein gegen den Staat, sondern Objekt des Kampfes sei auch jeder Bürger des feindlichen Staates und sein Eigentum, deshalb sei es nur völlig korrekt, den Gegner an seiner verwundbarsten Stelle, an seinem Handel, zu treffen, dem die Kriegsschiffe niemals vollkommenen Schutz würden gewähren können. — Zweifellos hat Verfasser recht, wenn er meint, daß der Krieg nicht mit philosophischen Theorien, sondern nach reellen Gesichtspunkten geführt wird, und wir haben schon früher uns auf den Standpunkt gestellt, daß gegenüber der kriegerischen Notwendigkeit völkerrechtliche Traktate einen schweren Stand haben werden. Jeder kriegführende Staat wird in seinen Maßnahmen, wenn es sein muß, auch gegenüber dem neutralen Handel so weit gehen, wie er glaubt, daß seine Kräfte reichen, und

soweit er annehmen darf, daß der geführte Schlag ihm nützlich ist. Trotzdem möchten wir dem Verfasser, dessen Auseinandersetzungen sehr erkennbar an Englands Adresse gerichtet sind, nicht dahin folgen, daß er meint, mit dem Besitz einer Kriegsmarine treibe ein Staat nur Englands Geschäfte, weil er sich eine verwundbare Stelle schaffe. Sicherlich wird ein mit modernen Hilfsmitteln geführter Krieg den Kriegführenden wie den Neutralen gewaltige Rätsel aufgeben; um so notwendiger erscheint es uns, ihm mit völlig einwandfreier Rüstung entgegenzutreten.

Kriegsbilder aus Ostasien. Feldzugserinnerungen von Oberst A. W. Wereschtschagin. Übersetzt von Leutnant Ullrich. — Berlin. Verlag von Karl Sigismund. — Preis 3 Mark.

Von Oberst Wereschtschagin liegt uns die oben benannte dritte Schrift vor. Sie ist, im übrigen aus der Zeit der „Chinawirren" herrührend, interessant, insbesondere durch die darin zutage tretende scharfe Abneigung gegen die Japaner, die „Makaki", weil sie erkennen läßt, daß in dem gegenwärtigen Kriege neben politischen Interessen auch ein starker Rassenhaß mitspricht. Für die freundlichen Erinnerungen, die der Verfasser seinen deutschen Kameraden in Armee und Marine bewahrt hat, sei ihm unser Dank hiermit ausgesprochen, wenn uns auch der leise Vorbehalt, der hier und da durch seine Worte hindurchklingt, nicht entgangen ist. Wie die beiden Bücher, ist auch dieses dritte außerordentlich lesenswert, insbesondere durch den Einblick, den es in das innere Leben des russischen Heeres gewährt. Japan ist jedenfalls, wenn es auch im Augenblick den Russen gegenüber Erfolge erringt, noch lange nicht „am Ziele".

Der Akazuki vor Port Arthur. Aus dem Kriegstagebuch des japanischen Kapitänleutnants Nirutaka. — Verlag von Eugen Salzer, Heilbronn. — Preis 1,— Mark.

Einen phantasievollen Marineschriftsteller und scheinbaren Fachmann haben die ersten, einer gewissen Romantik nicht entbehrenden Ereignisse vor Port Arthur angeregt, die Erlebnisse eines japanischen Torpedobootskommandanten in dieser ersten Phase des Krieges zu schildern. Die in Form von Tagebuchblättern veröffentlichte Erzählung ist lebendig und anregend geschrieben. Der Verfasser versteht es ausgezeichnet, den deus ex machina stets so rechtzeitig eingreifen zu lassen, daß sein Held an den Hauptaktionen dieser ersten Kriegswochen immer an entscheidender Stelle teilnimmt.

Von den **„Kompendien der Staatswissenschaften"** von Dr. Fridrichowicz, Verlag von S. Calvary, Berlin NW 7, Preis 1,60 Mark, liegt ein neues Bändchen vor. „Spezielle oder praktische Verwaltungslehre — Teil I. — Sicherheitspolizei, Gesundheitswesen, Sittlichkeitspolizei. — Wenn das Werkchen unserem Interessenkreis auch fernliegt, wollen wir doch nicht unterlassen, der Vollständigkeit halber auch dieser Arbeit Erwähnung zu tun.

Rund um Afrika. Skizzen und Miniaturen von Heinrich Chevalley. — Vita. Deutsches Verlagshaus, Berlin NW 52.

Aus Hübners „Pforte zum schwarzen Erdteil" und v. Kotzes „Afrikanischem Küstenbummel" ersehen wir zwar bereits, daß das Globetrotten auch in Deutschland nicht mehr zu dem ganz Ungewöhnlichen zu rechnen ist; Chevalleys Skizzen und Miniaturen aber wirken wie eine direkte Versuchung, es diesen Unternehmungslustigen einmal nachzutun und es nicht bei der sommerlichen Harztour bewenden zu lassen. Es hat etwas riesig Verlockendes, eine solche Reise, bei der das einzige Unbequeme das Anbordgehen in Hamburg ist, und Chevalley hat es glänzend verstanden, die bunte Bilderreihe, die vor dem Auge des Seefahrers vorüberzieht, ins rechte Licht zu rücken,

Digitized by Google

und den Wunsch, seinen Spuren zu folgen, in dem Leser wachzurufen. Daß er sich veranlaßt sah, in Dar-es-Salam und Tanga auch einige Schattenstriche in sein sonst so freundliches Gemälde hineinzuziehen — Chevalley ist freilich lange nicht so boshaft wie Herr v. Kotze —, legt leider die Vermutung nahe, daß solche Schatten dort wirklich vorhanden sind. — Eins vermissen wir an dem Buche: der Verfasser hätte angeben sollen, was die schöne Reise gekostet hat; man könnte dann doch wenigstens nachrechnen, ob die eigene Börse vielleicht gestattet, sich auch bei Kapitän Doherr auf seinem vortrefflichen „Prinz-Regenten" einzuschiffen.

Das Geistesleben der afrikanischen Negervölker. Von A. Seidel, Generalsekretär der Deutschen Kolonialgesellschaft. — Verlag von Alfred Schall, Berlin.

Verfasser, durch seine amtliche Stellung für diese Aufgabe besonders berufen, hat sich der dankenswerten Mühe unterzogen, das ihm zugängliche Material an Märchen, Liedern und Sinnsprüchen der afrikanischen Negervölker zu sammeln und uns dadurch einen Einblick in das Denken und Fühlen der schwarzen Rasse zu verschaffen, das dem landläufigen Verständnis gemeinhin sehr fernliegt. Wie die Neger nirgends eine hohe Kultur entwickelten, so haben auch ihre geistigen Erzeugnisse etwas Kindliches und Naives, dem aber doch ein starker poetischer Zug nicht abzusprechen ist; höchst auffällig war nur hier und da die Ähnlichkeit mit Märchen aus „Tausend und Eine Nacht", während aus den Sprichwörtern uns mitunter die harmlose Weltweisheit unserer eigenen Altvorderen entgegenklingt. Das mehr als 300 Seiten starke Buch, dem eine die ethnographischen und kulturellen Verhältnisse beleuchtende Einleitung beigegeben ist, mag zu glattem Herunterlesen nicht recht geeignet sein. Demjenigen indessen, den geschäftliche oder berufliche Veranlassung zu längerem Verweilen im schwarzen Weltteil nötigt, wird diese fleißige Sammlung willkommen und in gewisser Beziehung auch nützlich sein, und er wird dem Verfasser für seine gewiß nicht geringe Arbeit Dank wissen.

Napoleon I. Eine Biographie von Fournier. 1. Band: Von Napoleons Geburt bis zur Begründung seiner Alleinherrschaft über Frankreich. — 2. Auflage. Wien Tempsky (Leipzig, Freytag). 1904.

Die 2. Auflage des 1885 zuerst erschienenen Werkes ist durch vielfache Publikationen von Wert, die inzwischen erschienen sind, erforderlich geworden. Tausende bisher unbekannte Briefe Napoleons traten ans Licht, und aus den reichen Schätzen der Pariser Archive wurden immer neue Dokumente veröffentlicht. Auch haben sich viele Militärschriftsteller und Geschichtschreiber des Gegenstandes bemächtigt. Der Wert des Fournierschen Werkes ist allgemein anerkannt, es kann zur Zeit als die beste deutsche Napoleon-Biographie gelten. Die am Schlusse beigefügten literarischen Anmerkungen werden vielen sehr willkommen sein.

Vierteljahreshefte für Truppenführung und Heereskunde. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. — 1904. 3. Heft. Berlin. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

Das 3. Heft enthält sehr interessante Aufsätze über die Bekleidung der Engländer im südafrikanischen Krieg, die Fechtweise der Russen und Japaner, russische Infanterie-Meldereiter, Schwimmübungen der deutschen Kavallerie und die deutsche Feldsignalausrüstung. Außerdem ist ein Aufsatz des Generals v. Verdy über unvorhergesehene Situationen, die Fortsetzung einer Studie über Clausewitz von Major v. Freytag sowie der Darstellung des russisch-japanischen Krieges von Löffler, ferner eine bemerkenswerte Zusammenfassung der Lehren aus dem gegenwärtigen Kriege in Deutsch-Südwestafrika darin enthalten. Wie der reiche Inhalt beweist, treten die Vierteljahreshefte an die Spitze der Militärzeitschriften.

Digitized by Google

General v. Hoffbauer, Schwebende Artilleriefragen. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 2,50 Mark.

Der Verfasser, dessen Persönlichkeit bekanntlich eng mit der Entwicklung der deutschen Artillerie verknüpft ist, behandelt in dem vorliegenden Buch in interessanter Weise die Frage der Schutzschilde, der leichten Feldhaubitze, der Geschützzahl einer Batterie sowie der auf das neue Schnellfeuermaterial etwa zu begründenden neuen Artillerietaktik. Er tritt hierbei wiederum warm für die Feldhaubitze ein und betont die Bedeutung ihres Flachbahnschusses. Nach wie vor stehe in taktischer Hinsicht der Kampf der Artillerie mit der feindlichen Artillerie in erster Linie. Das Buch ist sehr lesenswert.

Pferde an Bord. Erfahrungen, gesammelt auf dem Pferdetransport von China nach Deutschland vom 12. Juli bis 2. Oktober 1901, von Kirsten, Oberleutnant in der Königlich Sächsischen 2. Eskadron Jäger zu Pferde Nr. XIX. — Leipzig und Berlin. 1904. Giesecke & Devrient. — Preis 2 Mark.

Eine sehr dankenswerte und zeitgemäße Zusammenstellung, die für die Kenntnis der Behandlung der Pferde beim Transport zur See sehr wertvoll ist. Eine Anzahl Abbildungen erläutern den Text.

General v. Goeben im Feldzuge 1866 und meine Erlebnisse als Generalstabsoffizier der Division Goeben. Mit 2 Operationskarten. — Berlin 1904. Eisenschmidt.

Wenn das Buch auch in bezug auf die Operationen nichts Neues bietet, so enthält es doch manches bisher nicht Bekannte und außerhalb der Operationen Liegende, insbesondere interessante Beiträge zur Charakteristik des bedeutenden Führers, die gewiß viele Leser finden werden.

Veröffentlichungen des Hydrographischen Amtes der k. und k. Kriegsmarine in Pola. Gruppe II: Jahrbuch der meteorologischen, erdmagnetischen und seismischen Beobachtungen. Neue Folge. — Band VIII. Beobachtungen des Jahres 1903.

Aus dem reichen Inhalt des diesjährigen von der Abteilung Geophysik herausgegebenen Bandes mögen nur kurz die folgenden Einzelheiten herausgegriffen werden.

I. Meteorologische Beobachtungen: Zu dem Instrumentarium ist ein Gewitterregistrator nach P. J. Fenyi, konstruiert von V. Hoser in Budapest, von folgender Einrichtung hinzugekommen: Wenn der Kohärer des Instrumentes durch Hertzsche Wellen leitend wird, so wird mittels eines Relais eine Batterie von 3 Léclanché-Elementen geschlossen, deren Strom eine elektrische Klingel mit Zeiger und einen Klopfer in Tätigkeit setzt. Der Klopfer stellt den Kohärer wieder ab, während der Zeiger bei jedem Blitz ein Zeichen in der sonst ungestört verlaufenden Registrierlinie auf einer durch ein Uhrwerk vorbeigeführten Trommel macht. Der Apparat hat seit dem 1. April 1903 recht befriedigend gearbeitet.

Außer den stündlichen Angaben von Luftdruck und -temperatur, Winddruck, -richtung und -geschwindigkeit, Feuchtigkeit und Dampfdruck, Regen und Sonnenschein gibt der Band Beobachtungen über Bevölkerung, Bodentemperaturen an der Oberfläche und in 7 Tiefen, Verdunstung, Extremtemperaturen, Ozongehalt der Luft, Hydrometeore, Zustand der See sowie Jahreszusammenstellungen über dies alles.

II. Erdmagnetische Beobachtungen. Am 15. Februar 1903 wurden die seit Januar 1902 ausgeführten Simultanbeobachtungen für die Südpolarforschung abgeschlossen; deren Ergebnisse sind in der besonderen Amtspublikation Nr. 17 veröffentlicht. Der magnetische Sturm vom 31. Oktober 1903 ergab in Pola eine Amplitude in Deklination von 63′ in Horizontalintensität von 558 γ. Eine Tafel erläutert den Gang der Störung. Der Band gibt stündliche Werte der drei Elemente und Jahreszusammenstellungen, diese auch für die erdmagnetische Totalintensität und ihre Komponenten nach

Digitized by Google

astronomisch Nord und West. Die Änderung von 1902 bis 1903 betrug für die westliche Deklination — 5,0′, die Inklination — 0,6′ und die Horizontalintensität + 2 γ.

Im Jahre 1903 wurden an 18 Tagen Beben beobachtet.

Aus den stündlichen Wasserstandsangaben des Flutautographen sind Jahresmittel gebildet worden, die eine halbtägige Sonnentide von etwa 18 cm Tidenhub (Hochwasser um 9, Niedrigwasser um 3 Uhr) sehr deutlich erkennen lassen. Die tägliche durchschnittliche Wasserstandsschwankung wird zu 59 cm angegeben. In der betreffenden Jahreszusammenstellung sind unter der Bezeichnung „Absolute Monatsschwankung" wohl irrtümlich die größten Tagesschwankungen für die einzelnen Monate verzeichnet, während die absolute Jahresschwankung zutreffend = 175 cm angegeben ist.

Ein Anhang gibt stündliche Windbeobachtungen auf Kap Promontore.

H. M.

Lehrbuch der Technischen Physik. Von Professor Dr. Hans Lorenz. II. Band. Technische Wärmelehre. — Verlegt bei Oldenbourg, München und Berlin.

Mit erfreulicher Schnelligkeit ist dem ersten Bande dieses Werkes der zweite gefolgt. Abweichend von der üblichen Reihenfolge der physikalischen Disziplinen bringt er die Lehre von der Wärme. Es hat dies gerade für ein der Technik dienendes Werk einen guten Sinn, denn nächst der Mechanik starrer Systeme liegt dies Gebiet dem Ingenieur am nächsten und bildet mit jener zusammen schon ein großes in sich abgeschlossenes Reich.

Wie dem ersten Bande, so muß auch diesem die große Klarheit der Deduktionen, die stets von ganz einfachen Erfahrungstatsachen ausgehen, nachgerühmt werden. Die großen Prinzipien, in denen die ganze Wärmetheorie hängt, das der Energieverwandlung und das andere der Entopie, werden in einer Allgemeinheit behandelt und in einer Weise zur Grundlage der ganzen Entwicklung gemacht, daß selbst strenge Anforderungen des reinen Physikers befriedigt werden. Und doch wird darüber das Endziel, die Anwendung der allgemeinen Lehrsätze in der Technik, nicht aus dem Auge verloren. Der Ingenieur findet dort alles, was ihn heute besonders interessieren muß: die Theorie der stationären Strömung vollkommener Gase bis auf die neuesten Untersuchungen des Verfassers, v. Prandtl u. Stodola, die für die Theorie der Dampfturbine von grundlegender Bedeutung sind, die Theorien der Heiß- und der Kaltdampfmaschinen, der Kältemaschinen, ferner die Theorie der Verbrennungsmotoren, der Heizapparate. Einen besonderen Abschnitt nimmt die Energiestrahlung ein, in dem auch das letzte Erzeugnis der experimentellen Forschung, die Verwirklichung des absolut schwarzen Körpers durch Summer und Pringsheim, und die aus ihm abgeleiteten Gesetze des Temperaturleuchtens und ihre Anwendung auf die Leuchttechnik behandelt werden.

Eine treffliche geschichtliche Darstellung schließt das empfehlenswerte Werk.

Dr. Bw.

Handbuch des materiellen Strafrechts, unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse bei der Kaiserlichen Marine. Herausgegeben von Dr. R. Eichheim, Marine-Oberkriegsgerichtsrat. — Berlin. Carl Heymanns Verlag. 1904. — Preis gebunden 8,— Mark.

Der Verfasser will mit dem Buche in erster Linie den Gerichtsoffizieren und den Bedürfnissen des Standgerichts ein möglichst leicht verständliches und übersichtliches Werk bieten; in zweiter Linie soll das Buch dem Kommandanten bei den vielen strafrechtlichen Fragen, deren Beantwortung der Dienstbetrieb fordert, eine Hilfe sein.

Es enthält außer dem Militär-Strafgesetzbuch und dem Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich eine Reihe militärischer, seemännischer und strafrechtlicher Nebengesetze, deren Kenntnis bei der Strafrechtspflege in der Marine oft notwendig ist, und deren Auffindbarkeit dadurch erheblich erleichtert wird.

Digitized by Google

Außer den Gesetzesbestimmungen bringt das Buch erläuternde Anmerkungen, die bei den beiden Strafgesetzbüchern besonders zahlreich sind. Die Tatsache, daß der Verfasser nicht zu allen Rechtsfragen, die sich an die Auslegung einer Gesetzesbestimmung knüpfen, Stellung nimmt, dürfte aus dem Zwecke des Buches und der Absicht des Verfassers, nur diejenigen Rechtsfragen zu erörtern, die ihm nach seinen im Marine-Justizdienst gemachten Erfahrungen wichtig erschienen, zu erklären sein.

Das Buch verrät ein großes Interesse des Verfassers für das Strafrecht; es zeigt, daß er auch zu seinem Teil dazu beitragen will, das Verständnis für das Strafrecht und das Interesse an einer guten materiellen Strafrechtspflege in der Kaiserlichen Marine zu verbreiten und zu vertiefen, ein Bestreben, das mit Freude begrüßt werden muß.

Dr. jur. M. Schlayer: **Heer und Kriegsflotte. II. Militär-Strafrecht.** — Berlin 1904. Verlag von Julius Springer. — Preis 14 Mark.

Das vorliegende Buch gehört zu dem von Graf Hue de Grais herausgegebenen Werke „Handbuch der Gesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reiche" und ist als zweiter Band des dritten Teiles dieses Werkes gedacht. Es zerfällt in drei Hauptabschnitte. Der erste Hauptabschnitt, welcher die Überschrift: „Materielles Militär-Strafrecht" trägt, enthält diejenigen Gesetze und Verordnungen, welche die Tatbestände der gerichtlich strafbaren besonderen Pflichtverletzungen der Militärpersonen sowie die hierfür angedrohten Strafen und deren Vollstreckung behandeln, insbesondere das Militär-Strafgesetzbuch, das Einführungsgesetz hierzu, das Reichs-Strafgesetzbuch, die Militär-Strafvollstreckungsvorschrift und die Kriegsartikel. Gegenstand des zweiten, „Militär-Strafverfahren" betitelten Hauptabschnitts ist das für die gerichtliche Verfolgung strafbarer Handlungen der Angehörigen des Heeres und der Kriegsmarine geltende Prozeßverfahren, also die Militär-Strafgerichtsordnung mit ihrem Einführungsgesetze und den hierzu ergangenen Ausführungsbestimmungen. Der dritte Hauptabschnitt bringt unter dem Titel „Disziplinarstrafrecht und ehrengerichtliches Verfahren" die Disziplinarstrafordnung für das Heer und diejenige für die Marine, das Gesetz, betreffend die Dienstvergehen der richterlichen Militär-Justizbeamten usw., die Allerhöchsten Verordnungen über die Ehrengerichte der Offiziere und die Allerhöchsten Verordnungen über die Ehrengerichte der Sanitätsoffiziere.

Der Verfasser hat den Gesetzen und Verordnungen kurze, von dem Texte in übersichtlicher Form getrennte Anmerkungen beigefügt, in denen er zweifelhafte und unklare Bestimmungen durch Hinweise auf andere hiermit in Zusammenhang stehende Vorschriften, durch Mitteilung bisher ergangener Entscheidungen und durch Klarlegung seines persönlichen Rechtsstandpunkts, insoweit er dieses für erforderlich erachtet, erläutert und die einschlägigen Ergänzungsverfügungen, falls sie nicht bereits als Anlagen in den Text mit aufgenommen sind, unter Angabe ihres wesentlichen Inhalts aufführt.

Das Buch bringt allen denjenigen, die in irgendwelcher Eigenschaft bei Ausübung der Militärgerichtsbarkeit beteiligt sind, sowie den Disziplinarvorgesetzten und Mitgliedern der Ehrengerichte das zu ihrer Information im allgemeinen erforderliche Material und wird sie in den meisten Fällen der zeitraubenden Mühe entheben, die für sie in Betracht kommenden Vorschriften und Entscheidungen sich aus einzelnen verschiedenen Büchern zusammenzusuchen.

Entscheidungen des Reichs-Militärgerichts. Herausgegeben von den Senatspräsidenten und dem Ober-Militäranwalt unter Mitwirkung der juristischen Mitglieder der Senate und der Mitglieder der Militäranwaltschaft. — Fünfter Band. Berlin 1904. Verlag von Franz Vahlen.

In dem uns vorliegenden neuen Bande ist die Entscheidung Nr. 57 (Seite 231 ff.) von besonderer Bedeutung für alle deutschen Seeoffiziere. Sie beschäftigt sich mit dem

Digitized by Google

§ 142 des Militär-Strafgesetzbuchs, welcher die durch Fahrlässigkeit in Wahrnehmung des Dienstes herbeigeführte erhebliche Beschädigung eines Schiffes unter Strafe stellt, und erläutert die zu seinem Tatbestand erforderlichen Voraussetzungen. Insbesondere führt sie aus, daß Fahrlässigkeit die Außerachtlassung der „dem Täter" obliegenden Vorsicht und Sorgfalt ist und das Maß der letzteren nach den Umständen des Falles, namentlich nach der Diensterfahrung und der verantwortlichen Stellung der in Frage kommenden Person des Soldatenstandes, sich richtet, sowie daß konkurrierendes Verschulden eines Dritten, z. B. eines Untergebenen, den Täter nicht entlastet. Im weiteren erörtert sie die Frage, ob unter Umständen der an Bord befindliche Kommandant die Verantwortung für sein Schiff nicht mehr zu tragen hat, und stellt in dieser Hinsicht sehr beachtenswerte militärdienstliche Grundsätze auf.

Große Wichtigkeit für die Marineverhältnisse hat ferner die Entscheidung Nr. 66 (Seite 267 ff.), in der die einzelnen Fälle der Urlaubsüberschreitung behandelt werden. Die Entscheidung kommt in teilweiser Abweichung von der Praxis des früheren Generalauditoriats zu dem Resultat, daß Urlaubsüberschreitung aus § 64 M. St. G. B. stets dann zu bestrafen ist, wenn der Urlaub vorsätzlich überschritten ist, ohne Rücksicht auf die Dauer der Überschreitung und ohne Rücksicht darauf, ob der Angeklagte durch sein Fernbleiben Dienst versäumt oder sich dem Dienst entzogen hat, bezw. ob seine Absicht darauf gerichtet war oder nicht, sowie daß § 92 M. St. G. B. bei Urlaubsüberschreitung dann zur Anwendung zu bringen ist, wenn letztere fahrlässig begangen ist. Dieses Resultat schließt jedoch, wie ausdrücklich hervorgehoben ist, die Möglichkeit, einen über Urlaub Gebliebenen wegen Unpünktlichkeit bei Rückkehr vom Urlaub auf Grund des § 1 Nr. 1 der Disziplinarstrafordnung zu bestrafen, nicht aus, da Verspätungen von wenigen Minuten unter Umständen nicht als eigentlicher fahrlässiger Ungehorsam, sondern als Unpünktlichkeit bezw. Ordnungswidrigkeit aufgefaßt werden können.

Auf die übrigen Entscheidungen, welche ebenso wie diejenigen der früheren Bände für viele unserer Leser von Interesse sein werden, können wir hier nicht weiter eingehen. Wir beschränken uns darauf, noch auf die Nummern 24 (Seite 107), 33 (Seite 165) und 28 (S. 150) hinzuweisen, in denen die in der Praxis der Militärgerichte häufig vorkommenden und bisher sehr verschieden ausgelegten Begriffe „militärische Dienstpflicht", „Diensthandlung", „Befehl in Dienstsachen" erläutert werden, und empfehlen ein genaues Studium des für die militärgerichtliche Rechtsprechung sehr wertvollen Bandes.

Weltwirtschaftliche Neubildungen. Von Paul Dehn. — Berlin 1904. Allgemeiner Verlag für deutsche Literatur. — Preis gebunden 6,50 Mark.

Als es sich vor nunmehr sieben Jahren darum handelte, das deutsche Volk über die Bedeutung der Weltwirtschaftspolitik und die daraus sich ergebenden Pflichten aufzuklären, stand auch Paul Dehn in der Reihe der Mitkämpfer. Was er seitdem zur Erweiterung und Vertiefung dieses Gegenstandes — zu einem nicht unwesentlichen Teil in diesen Blättern — gesagt und geschrieben, hat er in dem nunmehr vorliegenden Buche zusammengefaßt, dessen Inhalt am besten durch die Kapitelüberschriften gekennzeichnet wird. Sie lauten: Zur Entwicklung der Weltwirtschaft; Zollkriege; Nationales Kapital im Auslande; Nationale Verrufserklärungen gegen die Erzeugnisse anderer Staaten; Bankerottierende Staaten; Die Besorgnis vor einer Aushungerung Englands im Kriegsfalle; Der größerbritische Zollverband; Zu den Mittelmeerfragen; Was wir von Amerika lernen können; Die Amerikanisierung der Erde; Die allamerikanische Gefahr; Die alte und die neue Welt; Seewege und Überlandbahnen; Das Problem des Stillen Meeres — und Weltreiche einst und jetzt.

Wer sich in den zwischenliegenden Jahren selbst mit den Fragen der Weltpolitik eingehender beschäftigte, dem weiß Paul Dehn schließlich nicht allzuviel Neues zu sagen. Er weiß dann bereits, „daß die wirtschaftlichen Kräfte stärker sind als die politischen", und zieht daraus den Schluß, daß es die besondere Pflicht eines Staates

Digitized by Google

ist, sich politisch so stark zu erhalten, daß er der Entwicklung der wirtschaftlichen Kräfte, auch wenn sie gegen ihn gerichtet ist, gewachsen bleibt.

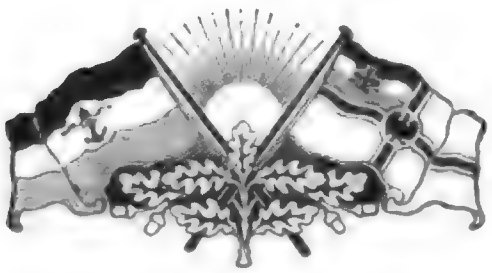
Demjenigen dagegen, der sich über das von Dehn behandelte Thema zu informieren wünscht, können wir sein Buch, auch wenn es kein in sich abgeschlossenes Ganzes darstellt, zur Lektüre nur dringend anempfehlen.

Wir registrieren zwei neue **Karten vom Ostasiatischen Kriegsschauplatz**, nämlich:

1. Karte des russischen Schutzgebietes auf der Halbinsel Liautung im Maßstab von 1 : 200 000, bearbeitet von der kartographischen Abteilung der königlich preußischen Landesaufnahme. In Photolithographie herausgegeben von der Verlagsbuchhandlung R. Eisenschmidt, Berlin (im deutschen Offiziersverein). — Preis 1 Mark. Eine bemerkenswerte genaue Arbeit, die freilich den augenblicklichen Hauptkriegsschauplatz nicht mehr umfaßt.

2. Übersichtskarte von Ostasien im Maßstabe von 1 : 5 000 000 mit 14 Beikarten in Maßstäben von 1 : 1 000 000 bis 1 : 250 000, entworfen und bearbeitet von Dr. Karl Pincker. Verlag von Artaria & Co., Wien. — Preis 1,40 Mark. — Diese Karte, die im Süden bis zum Golf von Tonkin, im Norden bis Nikolajewsk gegenüber der Insel Sachalin reicht und auf den Nebenblättern z. B. Port Arthur (von diesem außerdem eine Ansicht in der Art einer Vertonung), Wladiwostok und Söul zeigt, ist dem Bedürfnis des großen Publikums angepaßt und für dieses nach der ganzen Art der Ausführung wohl geeignet.

Aus der engeren Heimat unserer Marine bringt der **43. Bericht des Schleswig-Holsteinischen Museums vaterländischer Altertümer** bei der Universität Kiel interessante Mitteilungen, indem er von prähistorischen Funden meldet, die bei den Baggerungen an den neuen Hafenanlagen der Kieler Werft, insbesondere am Ellerbecker Haken, gemacht wurden. Es verlohnt sich sehr, diesem Bericht, dem anschauliche Abbildungen sowie eine Kartenskizze beigegeben sind, eine Mußestunde zu widmen. Der Bericht ist im Kommissionsverlag für die Universität Kiel bei Lipsius & Fischer erschienen.



Digitized by Google

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Aflalo, M.: The truth about Morocco. — London 1904. J. Lane. — 7 sh. 6 d.

* Attwood, E. L.: War-ships. A text book on the construction, protection, stability, turning etc. of war vessels. — London 1904. Longmans, Green & Co. — 12,50 Mark.

Boland, H.: Les Iles de la Manche. — Paris 1904. Hachette & Cie. — 3,20 Mark.

Broca, A.: La télégraphie sans fil. — Paris 1904. Gauthier-Villars. — 3,20 Mark.

* Coquelle, P.: Napoléon et l'Angleterre 1803—1813. — Paris 1904. Plon. — 2,80 Mark.

Diósy, A.: Zum russisch-japanischen Krieg. — Budapest 1904. C. Grill. — 1,00 Mark.

* Dixon Kemp's manual of yacht and boat sailing. New and tenth edition. Edited by Brooke-Heckstall-Smith. — London 1904. H. Cox. — 25 sh.

Ganz, H.: Vor der Katastrophe. Ein Blick ins Zarenreich. — Frankfurt a. M. 1904. Literarische Anstalt. — 3,00 Mark.

* Hahn, R.: Das Wetter, die Winde und die Strömungen der Meere. — Hamburg 1904. Eckardt & Meßtorff. — 4,50 Mark.

* Kraemer, H.: Weltall und Menschheit. Geschichte der Erforschung der Natur und der Verwertung der Naturkräfte im Dienste der Völker. — Berlin. Bong & Co. — 60,— Mark.

Labbé, P.: Les Russes en extrême-orient. — Paris 1904. Hachette & Cie. — 3,20 Mark.

* Leroy-Beaulieu, P.: Die chinesische Frage. Übersetzt von Dr. A. Südekum. Zweite Auflage. — Leipzig 1904. G. H. Wigand. — 2,00 Mark.

* v. Liebert, E.: Die deutschen Kolonien im Jahre 1904. Vortrag. — Leipzig 1904. W. Weicher. — 0,50 Mark.

* Lill, J.: Maintal, Main und Mainschiffahrt. — Berlin 1904. A. Troschel. — 1,00 Mark.

* Lockroy, E.: Les marines Française et Allemande. — Paris 1904. Ch. Lavauzelle. — 2,40 Mark.

* Loeb, Dr. jur., E., und Moltmann, B. H.: Die großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften. Ihre finanzielle Lage und ihre finanziellen Aussichten. — Berlin 1904. Finanzverlag. — 1,50 Mark.

* Martin, R.: Die Eisenindustrie in ihrem Kampf um den Absatzmarkt. — Leipzig 1904. Duncker & Humblot. — 7,00 Mark.

* Martini, Dr., E.: Insekten als Krankheitsüberträger. — Berlin 1904. L. Simion. — 1,00 Mark.

Merker, M.: Die Masai. Ethnographische Monographie eines ostafrikanischen Semitenvolkes. — Berlin 1904. D. Reimer. — 8,00 Mark.

Moody, J.: The truth about the trusts. A description and analysis of the American trust movement. — New York 1904. Moody. — 30,00 Mark.

* Notre marine de guerre. Réformes essentielles. Par un Marin. — Paris and Nancy 1904. Berger-Levrault & Cie. — 1,60 Mark.

* Nys, E.: Le droit international. Les principles, les théories, les faits. Tome I. — Bruxelles et Paris 1904. A. Castaigne. — 6,00 Mark.

Digitized by Google

Our silent navy is it forgotten? A series of replies by the leading naval writers etc. of the day to the question. — London 1904. Westminster Press. — 6 d.

Peters, Dr., Carl: England und die Engländer. — Berlin 1904. C. A. Schwetschke & Sohn. — 5,00 Mark.

* Prasch, A.: Die Fortschritte auf dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie. II. — Stuttgart 1904. F. Enke. — 4,80 Mark.

Priester, Dr. jur., O.: Sozialreform der Armee. Für Deutschlands Größ' zu Land und See. — Köln a. Rh. 1904. K. Fulde. — 1,50 Mark.

Sosnowski, K.: Roues et turbines à vapeur. 2. Éd. — Paris 1904. Ch. Béranger. — 10,00 Mark.

* Stead, A.: Japan by the Japanese. — London 1904. W. Heinemann. — 21 sh.

* Sturdza, D.: Recueil de documents relatifs à la liberté de navigation du Danube. — Berlin 1904. Puttkammer & Mühlbrecht. — 20,00 Mark.

v. Sydacoff, B.: Aus dem Reiche des Mikado und die asiatische Gefahr. — Leipzig 1904. B. Elischer. — 1,60 Mark.

Thoulet, J.: L'océan, ses lois et ses problèmes. — Paris 1904. Hachette & Cie. — 9,60 Mark.

* Vanderdecken: The modern officer of the watch. — Portsmouth 1904. Griffin & Co. — 1 sh. 6 d.

Digitized by Google

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

The Zoelly steam turbine. (S.A.Suppl. vom 9.7.04.)
Neuartige Schiffsmaschinenkomplexe. (M.S., 1904, Nr. 8.)
Die neuen Flußmonitore „Temes" und „Bodrog". (Ebenda.)
Die Verwendbarkeit der Öl- und Gasmotoren für Schiffszwecke. (U., Jahrg. 6, Nr. 28.)
Le moniteur hollandais „Ceberus". (Y., No. 1376 vom 23.7.04.)
Steam trials of new British battleships. (N.G. vom 14.7.04.)
Liquid fuel apparatus on the turbine yacht „Tarantula". (Eg. vom 29. 7. 04; S.A.Suppl. vom 10.9.04.)
Shipbuilding in the United States. (N.G. vom 7.7., 1.9.04.)
Selection models of modern ships. (P.N.I., Juni 1904.)
Report of the committee on naval boilers. (E. vom 5.8.04; Eg. vom 5.8.04; M.E., September 1904.)
Speisewassermesser für Schiffskessel. (A.S.Z., 1904, Nr. 32.)
Die neuen Bauvorschriften des Germanischen Lloyd für eiserne und stählerne Seeschiffe. (S., Jahrg. 6, Nr. 21.)
Schiffsbodenfarben und Beschläge. (D.Y. vom 1. 8. 04.)
Navy boilers. (N.M.R. vom 11.8.04; E. vom 12.8.04.)
The Japanese navy. (Eg. vom 12.8.04.)
Die Frage des Schiffspanzers bei den Hauptseemächten. (N.M.B. vom 13. 8. 04.)
Our naval shipbuilding policy. (S.W. vom 17.8.04.)
Steam turbine propulsion for marine purposes. (S.W. vom 24.8.04.)
Steam turbine construction. (Eg. vom 19.8., 9.9.04.)
On the heeling and rolling of ships. (Eg. vom 19.8.04.)
Mumford water-tube boiler. (Ebenda.)
Water-tube boilers of H. M. S. „Medusa", „Medea" and „Hermes". (Eg. vom 26.8., 9.9.04.)
Les croiseur-cuirassé „Edgard Quinet". (Y., No. 1383 vom 10.9.04.)
Scout ships for the navies. (S.A. vom 3.9.04.)
The unarmored composite gunboat „Dubuque". (S.A. vom 10.9.04.)
The new Cunard turbine steamers. (Ebenda.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

Japanese naval guns. (S.A. vom 2.7.04.)
Automatic rifles. (Eg. vom 22.7.04.)
The evolution of smokeless powder. (P.N.I., Juni 1904.)
Lidt om artillerimateriellets nyeste fremskridt. (T.f.S., August 1904.)
Marinegeschütze und deren Munition. (D.F., 1904, Nr. 8.)
Das japanische Feldgeschütz. (J.A.M., September 1904.)
Artillerie navale et artillerie de terre. (A.Ma. vom 15.9.04.)
Naval guns. (E. vom 16.9.04.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Submarine torpedo tube. (S.A. vom 9.7.04.)
Sous-marins et submersibles. (A.Ma. vom 28.7.04.)
Life in a submarine. (A.N.J. vom 16.7.04.)

Digitized by Google

Blank torpedo shooting. (P.N.I., Juni 1904.
Torpedofahrzeuge. (I.R.A.F., August 1904.)
Remarks of the new torpedo-boat destroyers. (N.L.J., August 1904.)
Das moderne Unterseeboot. (D.Y. vom 1.8.04.)
Nos sous-marins. (A.Ma. vom 11.8.04.)
Die Verwendungsfähigkeit der Unterseeboote. (N.M.B. vom 20.8.04; I.R.A.F., September 1904.)
Le comité des sous-marins. (M.F., August 1904.)
Submarines and their attack. (S.W. vom 31.8.04.)
Le sous-marin „Otarie". (A.Ma. vom 15.9.04.)

Küstenverteidigung, Landungen.

La défense des côtes. (A.Ma. vom 28.7.04.)
Die Verteidigung Sebastopols von der Seeseite während der Belagerung 1854/55. (M.Sb., 1904, Nr. 6, 7.)
Defences of Port Arthur. (N.M.R. vom 1.9.04.)
Nächtlicher Sicherheitsdienst bei Seefestungen. (D.A., 1904, Nr. 35.)
Forts and fleets. (A.N.G. vom 10.9.04.)
Land defence of coast defences. (J.U.S.A., Juli/August 1904.)

Maritime und militärische Fragen.

Der russisch-japanische Krieg. (Q. vom 16.7., 1.8., 16.8., 1.9.04; J.A.M., August/September 1904; M.W., 1904, Nr. 90, 99, 104, 105; A.Ma. vom 21.7., 28.7., 4.8., 1.9., 8.9., 15.9.04; O., September 1904; A.B., 1904, Nr. 31, 32, 33; U., Jahrg. 6, Nr. 29, 30, 31, 33; M.S., 1904, Nr. 8, 9; A.N.J. vom 16.7., 23.7., 30.7.04; T.f.S., 1904, Nr. 8, 9/10; D.A., 1904, Nr. 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35; A.N.G. vom 30.7., 6.8., 3.9.04; N.M.B. vom 23/30.7., 6.8., 20.8., 10.9.04; O.L., 1904, Nr. 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32)
The Cape route in war. (N.M.R. vom 21.7.04.)
Nachrichten- und Meldewesen im Krieg und Frieden. (U., Jahrg. 6, Nr. 29, 30.)
Die Entwicklung der deutschen Flotte. (U., Jahrg. 6, Nr. 28.)
Gefechtswerte von Kriegsschiffen. (S., Jahrg. 5, Nr. 20, 21.)
Zur Festungsfrage. (M.W., 1904, Nr. 41, 75, 91.)
Combined naval and military operations. (N.M.R. vom 28.7.04.)
The navy and the colonies. (U.S.M., August 1904.)
La flotte volontaire russe. (Y., No. 1377 vom 30.7.04.)
Die Hauptseemächte in Ostasien. (N.M.B. vom 23./30.7.04.)
Rapid coaling of warships in port. (S.A. vom 23.7.04.)
Port Arthur. (A.Ma. vom 4.8.04.)
Prize Essay on blockades. By Commander M. F. Sueter. (J.U.S.I., Juli 1904.)
What the loss of the Port Arthur fleet means to Russia. (S.A. vom 30.7.04.)
Die Blockade der Häfen unter den Bedingungen der Jetztzeit. (M.Sb., 1904, Nr. 6.)
Navy and army of the future. (N.L.J., August 1904.)
Mannschaftsersatz der britischen Flotte. (A.S.Z., 1904, Nr. 32.)
Die Vereinigten Staaten als Kriegsmacht. (M.W., 1904, Nr. 96.)
Les officiers de réserve de la marine. (Y., No. 1379 vom 13.8.04.)
Die russische Freiwillige Flotte. (N.M.B. vom 13.8.04.)
Wer wird in Ostasien siegen? (D.A., 1904, Nr. 34.)
War fleets of Europe and Japan. (N.G. vom 18.8.04.)
Imperial federation for defence. (U.S.M., September 1904.)
The defeat of the Vladivostok squadron. (S.A. vom 27.8.04.)

La défense navale de la France. 1894—1904. (M.F., August 1904.)
Streiflichter auf amerikanisches Flottenmaterial. (D.F., 1904, Nr. 9.)
Naval warfare of to-day. (N.M.R. vom 15.9.04.)
Manning of the French navy. (Ebenda.)
Military transport by sea. (A.N.G. vom 17.9.04.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Marinepolitischer Rückblick auf die Kieler Woche. (U., Jahrg. 6, Nr. 29.)
Les marines militaires en Méditerranée. (Y., No. 1376 vom 23.7.04.)
Das deutsche Kreuzergeschwader in Ostasien. (O.L., 1904, Nr. 25.)
The state of the navy. (N.M.R. vom 4.8.04.)
Marinebudgets der größeren Seemächte. (N.M.B. vom 6.8.04.)
Navy estimates. (S.W. vom 10.8.04.)
Colonies that might not need the fleet. (N.M.R. vom 11.8.04.)
The navy and the nation. (A.N.G. vom 13.8.04.)
Naval conditions. (Eg. vom 12.8.04.)
Programma naval. (Re.M.B., Juli 1904.)
Dänemarks Marinebudget 1904/05. (T.f.S., September/Oktober 1904.)
Budget der k. und k. Kriegsmarine für 1905. (M.S., 1904, Nr. 9.)
Germany and England. (N.L.J., September 1904.)

Bildungswesen.

Projecto de regulamento para oma escola de aprendizes foguistas. (Re.M.B., Juli 1904.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Die Landungsverhältnisse in Swakopmund. (D.K.Z., 1904, Nr. 29.)
Docken von Schlachtschiffen. (M.S., 1904, Nr. 8.)
Opening of Folkestone harbour. (S.W. vom 20.7.04; T.M. vom 15.8.04.)
The new dock at Swansea. (Eg. vom 29.7.04; S.W. vom 3.8.04.)
Der zweite Freihafen zu Bremen. (H., 1904, Nr. 36, 37.)
Floating dock for Port Said. (S.W. vom 31.8.04.)
Wirtschaftlichkeit auf der Schiffswerft. (S., Jahrg. 5, Nr. 22, 23.)

Sanitätswesen.

Über Hitzschlag auf Märschen. (M.W., 1904, Nr. 86.)
Health conditions on the Isthmus of Panama. (S.A.Suppl. vom 16.7.04.)
Über Chininprophylaxe in Kamerun. (S.T.H., 1904, Nr. 8.)
La tuberculose dans la marine au port de Brest. (A.M.N., 1904, No. 6.)
Hôpital maritime de Port Louis. (Ebenda.)
L'hôpital de combat à bord du „Cesarevitch". (A.M.N., 1904, No. 7.)
L'hygiène du marin en 1903 à bord du croiseur-cuirassé „Pothuau". (Ebenda.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Le commissariat de la marine. (Y., No. 1382 vom 3.9.04.)

Rechtsfragen.

The maritime fregolis. (A.N.G. vom 23.7.04.)
Die Durchsuchung des Reichspostdampfers „Prinz Heinrich". (U., Jahrg. 6, Nr. 30.)
Blockades. (N.M.R. vom 28.7., 11.8.04.)
Pirates or Volunteers? (Ebenda.)
La question des détroits et des croiseurs au point de vue russe. (Q. vom 1.8.04.)

Digitized by Google

Problems of maritime capture. (N.M.R. vom 4.8.04.)
Belligerents and neutrals. (N.M.R. vom 4.8.04; Y., No. 1378 vom 6.8., 13.8.04.)
The Russian raids. (A.N.G. vom 6.8.04.)
International law, its past and future. (H.M., September 1904.)
Durchsuchungsrecht neutraler Schiffe auf Kontrebande. (O.L., 1904, Nr. 30.)
Belligerent vessels in neutral ports. (N.M.R. vom 1.9.04.)
Schutz dem Privateigentum auf See. (H., 1904, Nr. 35.)
Neutralität und Kriegskontrebande. (N.M.B. vom 27.8., 3.9.04.)

Koloniale Fragen.

Der Aufstand in Südwestafrika. (U., Jahrg. 6, Nr. 28; M.W., 1904, Nr. 98, 109; D.K.Z., 1904, Nr. 31, 32, 37.)
Selbstverteidigung des Kongostaates. (D.K.Z., 1904, Nr. 32.)
Vom Kriegsschauplatz in Südwestafrika. (U., Jahrg. 6, Nr. 31.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die Kieler Woche. (S., Jahrg. 5, Nr. 20, 21.)
Motor-Rennboote auf der Kieler Woche. (U., Jahrg. 6, Nr. 30.)
La coupe Sir Thomas Lipton. (Y., No. 1377 vom 30.7.04.)
Motor boat trials at Southampton. (S.W. vom 3.8.04; Eg. vom 12.8.04.)
Ruder- und Segelregatta auf der Reede von Tsingtau. (O.L., 1904, Nr. 26.)
International motor boat race. (E. vom 5.8.04.)
Können die Erfahrungen des Yachtbaues unserer Küstenschiffahrt nützen? (D.Y. vom 1.8.04.)
Cowes week. (S.W. vom 10.8.04.)
Le yachting au Japon. (Y., No. 1382 vom 3.9.04.)
Die kleine Kreuzeryacht. (D.Y., 1904, Nr. 3.)
Berühmte Yachten. (D.Y., 1904, Nr. 3, 4.)
Ozeanwettfahrten. (D.Y., 1904, Nr. 5.)
Ruder- und Segelboot mit Sprittakelage. (D.Y., 1904, Nr. 4.)
Der Kampf um den Lysistrata-Pokal. (Ebenda.)

Geschichtliches.

The capture of Gibraltar July 24. 1704. (U.S.M., August 1904.)
The naval profession: its history and ideals. (P.N.I., Juni 1904.)
The uses of the British navy. (U.S.M., September 1904.)
Die Sperrung des Hafens von Landskrona im Jahre 1658, ein Gegenstück zu Port Arthur. (M.W., 1904, Nr. 106.)
Die Kampagne von Tschesmé. (M.S., 1904, Nr. 9.)
Galeeren und sonstige Ruderfahrzeuge in der brandenburgisch-preußischen Kriegsmarine. (D.Y., 1904, Nr. 5.)
L'internement de la Duchesse de Berry à la citadelle de Blaye 1832—1833. Rôle de la marine. (R.M., Juli 1904.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Verwendung von Spiritus als Brennstoff für Kraftmaschinen in der Praxis. (P., Nr. 771.)
Aéronautique maritime. (A.Ma. vom 28.7.04.)
Kupfer und Eisen im Seewasser. (U., Jahrg. 6, Nr. 30.)
Die Funkentelegraphie und ihre Bedeutung für Armee und Marine. (K.T., 1904, Nr. 7.)
Lautsprechende Fernsprecher auf Schiffen und im Bergbau. (P., Nr. 772.)
Coal consumption of warships. (P.N.I., Juni 1904.)

Digitized by Google

Steam power economics. (E. vom 5. 8. 04.)
Funkentelegraphie im ostasiatischen Kriege. (N. M. B. vom 20. 8. 04.)
Neues über die drahtlose Telegraphie. (P., Nr. 777, 778.)
Über die bei elektrischen Anlagen an Bord von Schiffen zu verwendende Stromart. (S., Jahrg. 5, Nr. 22, 23.)
Flüssige Kohlensäure als Feuerlöschmittel. (H., 1904, Nr. 37, 38.)

Nautische Fragen.

Chinesische Leuchttürme. (F. O., Band 2, Heft 3.)
Das Unterwassersignal. (H., 1904, Nr. 30; A. S. Z., 1904, Nr. 36.)
The work of the naval observatory. (P. N. I., Juni 1904.)
Über Schwankungen der nordatlantischen Zirkulation und ihre Folge. (A. H., 1904, Nr. 8.)
Die Gezeiten des Ostindischen Archipels. (Ebenda.)
Studie über die Schiffahrt im größten Kreise. (Ebenda.)
Sobre um registrador-chronometro portatil imprimindo as observaçõ̃es com approximação de 1 : 100 de segundo. (Re. M. B., Juli 1904.)
Eisverhältnisse an den deutschen Küsten im Winter 1903/1904. (A. H., 1904, Nr. 9.)
Erweiterung des barischen Windgesetzes nebst Anwendungen. (Ebenda.)
Der Hodograph von Th. Ferguson. (Ebenda.)
Registrierkompasse. (Ebenda.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Über die japanische Handelsmarine. (H., 1904, Nr. 30.)
New White Star liner „Baltic". (S. A. vom 16. 7. 04.)
Der Tarifkrieg in der nordatlantischen Schiffahrt. (S., Jahrg. 5, Nr. 20.)
The Atlantic shipping trust. (Eg. vom 29. 7. 04.)
Akademie der Handelsmarine. (H., 1904, Nr. 33.)
American full-rigged ship. N. G vom 4. 8. 04.)
Britische Küstenschiffahrt. (A. S. Z., 1904, Nr. 35.)
Hemmnisse in der Schiffahrtsentwicklung. (H., 1904, Nr. 36, 38.)
La marine de commerce en France et en Allemagne. (Y., No. 1380 vom 20. 8. 04.)
Marine marchande des États-Unis. (A. Ma. vom 8. 9. 04.)

Handels- und Verkehrswesen.

Finances and economics of Japan. (Eg. vom 22. 7. 04.)
Trade of Japan. (Eg. vom 29. 7. 04.)
Eröffnungsfahrt der Schantung-Eisenbahn. (O. L., 1904, Nr. 26.)
Der Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen. (H., 1904, Nr. 34.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

A new life-saving gun. (S. A. vom 2. 7. 04.)
Verluste deutscher Schiffe 1901/1902. (H., 1904, Nr. 30.)
Mutmaßliche Schiffsstrandungen an der finnischen Küste. (H., 1904, Nr. 31.)
Die großen Seefischereien im Nordatlantischen Ozean. (D. F., 1904, Nr. 8.)

Verschiedenes.

Japans Kohlenausbeute. (G. A. vom 1. 8. 04.)
Verwendung von Fischen zur Verpflegung von Soldaten. (M. S. V., 1904, Nr. 8/9.)

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Sovaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjövásendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Die Norddeutsche Allgemeine Zeitung schreibt am 8. Januar 1904: Es wird unsere Leser interessieren, einige nähere Mitteilungen über den Ausfall der Proviantlieferung für die Deutsche Südpolarexpedition auf dem „Gauß“ zu erfahren:

Die Vorbereitungen für die Ausrüstung wurden bereits 1½ Jahre vor Antritt der Reise begonnen, da die hohe Bedeutung derselben für das Gelingen der Expedition besonders von dem Leiter derselben, Professor Dr. v. Drygalski, von Anfang an hervorgehoben wurde. Es sollten vor allen Dingen die Fehler vermieden werden, welche schon so oft anderen Expeditionen verhängnisvoll geworden waren. Daß Dr. v. Drygalski den schwächsten Punkt früherer Expeditionen richtig erkannte, geht daraus hervor, daß die englische Südpolarexpedition, welche ungefähr gleichzeitig ins antarktische Gebiet aufbrach, infolge ungenügender und schlechter Verproviantierung einen Mehraufwand von einigen Hunderttausend Mark durch Nachsendung eines Hilfsschiffes mit Proviant erforderlich machte. Die der deutschen Expedition gelieferten Artikel sind erst sämtlich durchprobiert, wobei sich außer Professor v. Drygalski auch der Expeditionsarzt Dr. Gazert und der Geschäftsinhaber der Internationalen Schiffsbedarf-Gesellschaft Carl Bödiker beteiligten. Diese Arbeit war an sich schon eine umfangreiche und mühsame, außerdem galt es aber auch, eine Zusammenstellung zu treffen, welche die zur Ernährung des Menschen erforderlichen Fleisch- und Gemüsewaren im richtigen Verhältnis zueinander und diese mit den geeigneten Mengen Stickstoffsubstanzen (Proteïn), Fett und Kohlenhydraten, enthielt. Da keinerlei Möglichkeit gegeben war, den Bedarf später aufzufüllen und etwaige Fehler wieder gutzumachen, wurden peinlich genaue Berechnungen angestellt, deren Ergebnis ein in jeder Hinsicht befriedigendes war. Professor v. Drygalski sagte in seiner Erwiderung auf die bei der Heimkehr in Kiel an ihn gehaltene Begrüßungsrede des Unterstaatssekretärs Dr. Hopf, daß noch nie eine Expedition so gut ausgerüstet gewesen sei wie die des „Gauß“. Und bei einer anderen Gelegenheit in Gegenwart des Prinzen Heinrich hob Drygalski den „ausgezeichneten Proviant“ hervor, welcher ihm von der Ausrüstungsfirma Bödiker geliefert war.

Kapitän Ruser und seine Mannschaften erklärten einstimmig, daß sie noch niemals so gut verpflegt seien, sogar die Butter sei bis zum letzten Tag vorzüglich gewesen. Wenn man bedenkt, daß die Butter 2¾ Jahre alt geworden ist, und was dazu gehört, um Waren, wie Brot, Hefe, Schinken, Wurst, Milch, Käse, Fische und Dörrobst brauchbar zu erhalten, so wird man dem hohen Reichsbeamten recht geben, welcher, wie wir hören, erklärte, die Firma Bödiker habe sich einen Anspruch auf die höchste Anerkennung aller Beteiligten erworben.

Der vom „Gauß“ zurückgebrachte Proviant ist durch von der Bremer Handelskammer ernannte Sachverständige und Proviantbeamte des Norddeutschen Lloyd auf seine Beschaffenheit eingehend untersucht. Dieselben gaben übereinstimmend ihrem Erstaunen und ihrer lebhaften Befriedigung über die Güte der Proviantartikel unverhohlen Ausdruck; man sagte, daß es fast unmöglich erscheine, die vielen Waren so durchweg zu konservieren, wie es hier geschehen sei. Das Urteil der Fachleute geht denn auch dahin, daß in Anbetracht des Ausfalls früherer Proviantausrüstungen die Deutsche Südpolarexpedition zuerst bewiesen habe, wie eine solche Expedition ausgerüstet sein muß und wie sie ausgerüstet werden kann.

Das Reichsamt des Innern hat beschlossen, von dem gesamten Proviant je eine Dose oder Kiste zur diesjährigen Weltausstellung in St. Louis zu senden, wo die dann drei bis vier Jahre alten Waren den Ruhm und die Ehre der heimischen Industrie verkünden sollen.

Nach alledem haben auch wir Grund, der Firma Carl Bödiker & Co. zu dem Erfolge herzlichst zu gratulieren.

Digitized by Google

Staerker & Fischer
Leipzig *Lieferanten* **Sydney**
der Kaiserl. Marine u. vieler anderer Behörden

Australischer Hart- und Nutzhölzer

Direkter Import:
Sarra, Tajo, Murray, Gruba, Spero, Mahagoni, Moa etc.
für Schiffbau, Kaianlagen, Kiel- und Stapelklötze
Speziell Moa für Schiffsdecke
Vorzüge: ausserordentliche Härte, grösste Druckfestigkeit, unverwüstlich, wurm- u. faulsicher, brennt schwer, grosse Längen fast astfrei.

Senger's verbessertes Megaphon
Weitsprachrohr aus Aluminium.

D. R. G. M.
Eingeführt bei der kaiserl. deutschen, d. engl., amerikan., italien., russisch., holländ., österreich. Marine sowie b. d. deutschen Armee.

Wiederverkäufer gesucht.

Alleiniger Vertrieb
für Deutschland:
„INDUSTRIA“,
Blechwaren-Fabrik,
Berlin SO. 26,
Waldemarstr. 27.

Wiederverkäufer gesucht.

Verlag der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstr. 68—71.

Deutsches
Seemännisches Wörterbuch

Im Auftrage des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts
unter Mitwirkung zahlreicher Fachmänner herausgegeben von

A. Stenzel,
Kapitän zur See a. D.

XV, 484 Seiten. Mit 2 bunten und 7 schwarzen Tafeln sowie 6 Tafeln und 33 Abbildungen im Text.

Preis Mark 10,—, elegant gebunden Mark 12,—.

Männer von reicher Erfahrung in ihrem Fach und reifem Urteil standen dem Herausgeber als Mitarbeiter in den beinahe 30 Fächern, aus denen sich das Werk zusammensetzt, zur Seite, um die außerordentlich vielseitige und mühsame Tätigkeit zu bewältigen; enthält doch das Wörterbuch über 20 000 Stichworte.

Als besondere Vorzüge des Werkes seien hervorgehoben:

1. es enthält alle an Bord und im Dienst üblichen seemännischen Ausdrücke der deutschen Kriegs- und Handelsflotte, der Küstenfahrt und der Seefischerei usw.,
2. jedem Ausdruck ist eine kurze, aber gemeinverständliche und deutliche Erklärung beigegeben,
3. es kann also auch der Nicht-Seemann die Bedeutung eines jeden seemännischen Ausdruckes aus dem Wörterbuch ersehen.

Digitized by Google

Ein Brief des Generals v. Stosch aus dem Jahre 1877

und seine Stellung in der Entwicklungsgeschichte moderner Seetaktik.

(Mit 12 Schiffsskizzen.)

Diese Blätter haben im vergangenen Jahre eine Reihe von Aufsätzen gebracht, die auf Grund aktenmäßigen Materials das Wirken des Generals v. Stosch als Chef der Admiralität schilderten. In ihnen trat er uns als Organisator und als verantwortlicher Chef der Zentralbehörde der Marine gegenüber, der mit klarem Urteil über Personen und Dinge den ihm neuen Wirkungskreis schnell zu beherrschen gelernt hatte. Der nachfolgende Brief an den Admiral Batsch aus dem Jahre 1877, also 5 Jahre nach Antritt der Stellung als Chef der Admiralität geschrieben, zeigt uns den im September 1875 auch zum Admiral ernannten General von einer anderen Seite: als Taktiker des Seekrieges. Ihm, dem Nichtfachmann auf diesem Gebiet, war die Vorbereitung der Marine auf den Krieg, die Erziehung und Leitung des Seeoffizierkorps übertragen. Es war sein eifriges Bemühen, sich für Gewinnung eines eignen Urteils sowohl fachmännischen Rates zu bedienen als auch seine reiche Kriegserfahrung auf dieses ihm neue Gebiet zu übertragen. Der Brief legt hiervon Zeugnis ab und lautet folgendermaßen:

Berlin, 31. Mai 1877.

Mein lieber Admiral!

Mit vielem Interesse habe ich Ihre Abhandlung gelesen, welche Sie mir zurückgelassen haben, und welche die Frage behandelt, wie Flotten oder Geschwader am richtigsten gegeneinander manövrieren. Ich kann Ihren darüber ausgesprochenen Ansichten vollständig beitreten. Ich fürchte aber, wir differieren in Beantwortung der Frage, wie man mit Flotten am besten schlägt. Ich lege hierfür gar keinen Wert auf Manöver im Geschwader und noch viel weniger, wenn dies möglich, auf Geschwindigkeit. Das Manöver führt die Flotten aneinander, und von diesem

Digitized by Google

Augenblick an müssen die Schiffe vom Feinde nicht mehr loskommen. Das feindliche Schiff muß genommen werden oder untergehen, daran setze ich die eigene Existenz oder das eigene Schiff. In dem Ringen um das Leben kann hier und da die Sicherheit in der Hantierung des Schiffes von großer Bedeutung werden, aber das Manöver im Geschwader *darf nicht* mehr in Betracht kommen. Totmachen ein Schiff und einen Menschen nach dem andern, das ist das glänzendste Geschäft der Schlacht. Fest an den Gegner heran und nun nicht mehr los, das ist die anzustrebende Taktik. Lasse ich das Durchlaufen zu, dann wird auch überlaufen, und es kommt zu den sogenannten laufenden Gefechten, bei welchen viel geschossen, aber nichts erreicht wird. Langsam anfahren und viel Dampf in der Pistole, um kräftig auf den Gegner losschießen zu können, dann aber stoppen und fest an den Feind. Die Zerstörungskräfte eines Schiffes sind so bedeutend, daß die Vernichtung des Gegners ungemein rasch erreicht werden kann, wenn man nur selbstbewußt und mit klarem Kopf in der Gefahr handelt. Dann sucht man einen neuen Gegner, und ehe nicht alle überwunden, wird das Schlachtfeld nicht verlassen. Flieht der Feind vor solcher Anhänglichkeit, dann ist nur ein moralischer Sieg gewonnen, welcher immer erst Bedeutung und Tragweite bekommt durch gemeines Blutvergießen. Da Sie natürlich viel besser mit der Hantierung von Schiffen Bescheid wissen, haben Sie tausend Gründe und positive Gewißheiten, mich des Unrechts zu zeihen, aber trotzdem habe ich recht, und ich würde Ihnen deshalb ungemein dankbar sein, wenn Sie Ihr reiches Wissen und Ihre vielen Erfahrungen benutzen wollten, meine Ansichten zu unterstützen und dieselben zu leitenden Gedanken Ihrer Untergebenen zu machen.

Möge der Himmel Sie begünstigen, und wenn gefochten werden muß, Sie zum ersten deutschen Seesoldaten machen.

v. Stosch.

An den
Königlichen Kontreadmiral und Geschwaderchef
Herrn Batsch.

Man sieht, es müssen damals weitgehende Differenzen in den Anschauungen darüber vorhanden gewesen sein, was der Krieg bringen würde, und wie man sich darauf vorbereiten solle. In einem späteren Teil dieser Arbeit will ich darzulegen versuchen, wie dieser wenig befriedigende Zustand entstanden war, und daß er allgemeinen Ursachen zuzuschreiben ist, nicht etwa Notständen in unserer Marine. Zunächst aber erscheint mir zweierlei beachtenswert: das bedingungslose Eintreten für die Lösung der Formation, sobald der Kampf beginnt, und das energische „aber ich habe doch recht", das die hiergegen zu erwartenden Gründe des Fachmanns, der „natürlich viel besser mit der Hantierung von Schiffen Bescheid" weiß, beiseite schiebt, weil der General als Laie sie nicht widerlegen kann. Woher schöpft er solche scheinbar nicht zu begründenden Überzeugungen? Woher nahm sie 11 Jahre später sein Amtsnachfolger, der General v. Caprivi, der bei einem ähnlichen Anlaß schrieb: „Ich vermag den Standpunkt, daß eine Seeschlacht nicht, ohne zur Melee zu kommen, durchgeschlagen werden kann, nicht aufzugeben, lege auch um des Moralischen willen einen hohen

Digitized by Google

Wert darauf, den Gedanken, daß es über lang oder kurz im Gefecht zum Gebrauch der äußersten Mittel kommen muß, im Offizierkorps lebendig zu erhalten?" Ließ sie ihre aus der Kenntnis des Landkrieges geschöpfte Kriegserfahrung instinktiv das Richtige finden, oder wollten die beiden Generale nur mit energischem Entschluß den Knoten durchhauen, den sie fachmännisch nicht zu lösen vermochten? Aber auch eine Reihe weiterer Fragen, die in der Anschauung, daß der Kampf die Lösung der Formation notwendig mache, mit eingeschlossen sind, taucht hier schon auf: Wie soll man sich durch Friedensübungen auf einen Kampf vorbereiten, dessen systematische Erprobung unmöglich ist? Gibt es überhaupt noch eine Formaltaktik einer Kampfesart gegenüber, die die Form zerbricht, sobald der Kampf beginnt?

Eine teilweise Antwort hierauf gibt uns schon das damals gültige „Reglement für die Bewegungen und den Gebrauch von Schiffen im Geschwader" vom Jahre 1876. Es enthält in seiner Einleitung den Satz: „Der eigentlichen Seetaktik soll mit diesem Reglement nicht vorgegriffen, noch derselben hindernde Grenzen gesetzt werden." Man wollte also, so wundersam dies heute auch erscheinen mag, Formaltaktik und angewandte Taktik ganz voneinander trennen und wies der ersteren nur die Einübung der Formen zu, die zum Heranführen an den Feind dienten. Um dem, was folgen sollte, und wovon man sich kein rechtes Bild zu machen vermochte, weder vorzugreifen, noch ihm hindernde Grenzen zu setzen, ging man nur darauf aus, dem Taktiker eine Auswahl von Formen zur Verfügung zu stellen, deren er sich bedienen mochte, wie er wollte.

Nicht ganz im Einklang hiermit wie zueinander stehen aber scheinbar zwei Paragraphen des Reglements selbst. Sie stimmen mit der Einleitung nicht recht überein, weil sie der eigentlichen Seetaktik — wenn man darunter den Gebrauch der Schiffe und ihrer Waffen zum Zwecke des Gefechts versteht — doch vorgreifen. Sie sind miteinander insofern nicht in Einklang, als der eine die Formation auch während des Kampfes beibehalten will, während der andere sie löst. Welcher von beiden ist maßgebend, und wie verträgt sich diese Doppelstellung mit dem, was General v. Stosch in seinem Briefe schreibt?

Vollständig im Sinne dieses Briefes ist der Paragraph:

Ran an den Feind!

Auf das Signal „Ran an den Feind" geht jedes Schiff, möglichst unter Aufrechterhaltung der Rangierung, auf das nächste feindliche Schiff zu und sucht dasselbe zu zerstören. Die Schiffe werden also ganze Fahrt oder alle Kraft zu gehen haben, und die Formation braucht nicht aufrecht erhalten zu werden. Die Rangierung wird nur beibehalten, damit die Schiffe nicht gegenseitig ihre Kurse kreuzen und in Kollision kommen.

Ein gänzlich anderes Bild davon, wie man — um mit General v. Stosch zu sprechen — mit Flotten schlägt, gibt der Paragraph mit der Überschrift:

Gefecht!

Das Signal „Gefecht" fordert nur die Verwendung des Feuers, nicht wie und in welcher Art. Welche Geschosse und Geschütze, ob Breitseite, Bug oder Heck zu brauchen sind, hängt von der Lage der Schiffe ab. Ob Torpedos zu verwenden und

Digitized by Google

welche, sowie ob gerammt werden soll, hängt davon ab, ob der Feind Gelegenheit hierzu bietet. Auf das Signal „Gefecht" hin wird aber die Ordnung aufrecht erhalten.

Hier wird ausdrücklich ausgesprochen, daß ein Kampf in der Formation möglich sei. Hält man aber hieran fest, so tritt die Formaltaktik — das Einüben der Formationen und der Formationsübergänge — in ein ganz anderes Verhältnis zur angewandten Taktik, als die Einleitung des Reglements es darstellt, die beide ganz unabhängig voneinander halten will. Dieser Paragraph läßt uns dann weiter auch schon die ganze Unfertigkeit der damaligen taktischen Anschauungen erkennen. Er spricht von Anwendung der Torpedowaffe im Formationskampf vom Schlachtschiff aus, während die Armierung unserer ersten Schiffe mit Torpedos erst im Jahre 1884 vollendet war. Er will die Ramme brauchen und doch die Formation aufrecht erhalten. So läßt er uns schon in großen Zügen erkennen, woran die damalige Zeit krankte: Die Schiffstypen und die Waffen der damaligen Zeit waren in sich überstürzender Schnelligkeit geschaffen worden, zu systematischer Erprobung hatte man sich keine Zeit gelassen, und zwischen Technik und Taktik bestand ein innerer Zusammenhang schon längst nicht mehr. Kann man sich da wundern, wenn man in dem Chaos der einander widerstreitenden Ansichten sich nicht zurechtfand? Ist es nicht erklärlich, daß energische Naturen, der nicht endenden Diskussion und des ohne kriegsmäßige Unterlage betriebenen formaltaktischen Drills müde, das Draufgehen als die einzig mögliche Taktik ansahen? Muß man es den beiden Generalen nicht danken, daß sie, wo fachmännisches Eingreifen außer ihrer Macht stand, bestrebt waren, wenigstens den Gedanken im Offizierkorps rege zu halten, „daß es über lang oder kurz im Gefecht zum Gebrauch der äußersten Mittel kommen muß?"

Dieser unbefriedigende Zustand bestand aber schon lange und herrschte nicht allein bei uns. Wir waren sogar die ersten, die bestrebt waren, ihm ein Ende zu machen. Die ersten Ansätze hierzu fallen auch in die Amtsführung des Generals v. Caprivi. Aber zu einer Zeit, wo wir bereits die ersten Schritte getan hatten, um durch systematische taktische Übungen aus dem Wirrwarr der Ansichten herauszufinden, ging in anderen Marinen die fruchtlose Diskussion immer noch weiter. Im Jahrgang 1893/94 des „United Service Magazine" finden sich zwei Aufsätze, die Zeugnis dafür ablegen, wie weit in der englischen Marine damals die Ansichten auseinandergingen. In dem ersten heißt es: „Was (zur Erlangung einer Taktik) studiert werden muß, das ist die Art und Weise, in der Flotten und individuelle Schiffe geführt werden müssen in Gegenwart einer feindlichen Macht vom Beginn bis zum Ende der Schlacht, einschließlich der Methoden, durch die der Gebrauch von Geschütz, Ramme und Torpedo zur höchsten Vollendung gebracht werden kann. Was dagegen vernachlässigt werden darf, ist die Einübung komplizierter Flottenmanöver unter Dampf ohne Zugrundelegung einer Gefechtsidee nur in der Hoffnung, daß sie dereinst auf irgend eine Weise zu einem Siege, ähnlich dem bei Trafalgar, führen könne." Darauf erwidert der Admiral Hornby, auch Nelson würde nicht imstande gewesen sein, die Frage zu beantworten, wie Flotten und einzelne Schiffe vom Beginn bis zum Ende der Schlacht geführt werden müßten. Nur allgemeine Gesichtspunkte könne der Admiral seinen Kommandanten angeben, ähnlich wie es Nelson bei Trafalgar getan habe. Im übrigen müsse ein ordentlicher Geschwaderdrill den Kommandanten die

Digitized by Google

Fähigkeit anerziehen, ihr Schiff gut zu manövrieren. Admiral Hornby glaubt aber, dies besser durch eine Geschwader-Fahrschule zu erreichen als durch Gefechtsmanöver, denen bestimmte Kriegsabsichten zugrunde liegen. Zu einem solchen von ihm vorgeschlagenen Schulmanöver sagt er wenigstens selbst: „Wie ich gesagt habe, wird so etwas im Kriege nicht vorkommen, aber ich möchte annehmen, daß solche Übungen uns eher zum Erfolge führen werden als auf dem Papier ausgearbeitete Pläne, die eine Schlacht von Anfang bis zu Ende umfassen." Über die Art des Waffengebrauchs, die nach dem ersten Artikel Gegenstand des taktischen Studiums sein soll, sagt Admiral Hornby: „Wir wollen hoffen, daß die Geschütze und Torpedos die höchste Entwicklung zeigen werden. Lord Nelson hat sich anscheinend nicht viel um den Waffengebrauch gekümmert; seine Sorge war es, daß die Schiffe auf die richtige Stelle gelangten."

Diese wenigen Hinweise mögen genügen, um zu zeigen, daß noch um diese Zeit die planmäßige Vorbereitung auf den Krieg auch in der englischen Marine weit zurück war. Auch hier stand der Hoffnung, daß es möglich sein würde, einen Formationskampf zu führen und sich darauf systematisch vorzubereiten, auf der anderen Seite die Überzeugung gegenüber, Formationstaktik gebe es nicht, Lösung der Ordnung sei die einzig mögliche Kampfesart, und sie lasse sich nicht studieren, nicht vorbereiten. So ist es auch nur zu erklären, daß, wo in den englischen Manövern der damaligen Jahre zwei Flotten aufeinandertrafen, die Möglichkeit fehlte, mit taktischen Manövern fortzusetzen, was man durch strategische Operationen begonnen hatte. Erst in den allerletzten Jahren ist dies anders geworden, und mit Anschauungen, wie sie der Admiral Hornby vertrat, wäre man zu einer so nutzbringenden Friedensübung, wie z. B. die Manöverschlacht bei den Azoren am 9. August des vergangenen Jahres es war, wohl nie gelangt.

Die Zeit der sich schnell folgenden Neuerungen auf den Gebieten der Schiffbau- und Waffentechnik war eine Zeit des Stillstandes und der Verwirrung im Gebiet der Taktik. So nur ist es zu erklären, daß man die Form für den Inhalt, den Schein für das Sein nahm und schließlich sich gar nicht darüber klar war, was Taktik eigentlich sei.

In einem Artikel der „Deutschen Heereszeitung" vom Jahre 1892, der augenscheinlich von einem (inaktiven?) Seeoffizier geschrieben ist, finden wir folgende Definition: „Wir nennen heute Seetaktik einen Kodex, welcher die Marschordnungen einer Flotte und einzelner Schiffsgruppen enthält, die Schlachtordnungen und die Regeln, um in kürzester Zeit von einer Formation in die andere mit Sicherheit für jedes Schiff und ohne Gefahr von Kollisionen zu gelangen." Hier ist die Lehre vom Gebrauch der Waffen zum Zwecke des Gefechts, wie Clausewitz den Begriff der Taktik definiert, und wie er nach unserer heutigen Auffassung auch für die Seetaktik besteht, verknöchert zu einem Kodex, zu einem Exerzierreglement!

Wie ist nun dieser Zustand entstanden, und wie gelang es, aus ihm herauszukommen? Wenn wir diese Fragen beantworten wollen, müssen wir in der Entwicklungsgeschichte des Schlachtschiffstyps zurückgehen bis zu den Zeiten, wo die neuen Erfindungen einsetzten, die das alte Segellinienschiff umgestalteten und damit die Taktik verdrängten, die eine lange Kriegserfahrung dem damals vorhandenen Schiffstyp angepaßt hatte. Für diese Umgestaltung ist nun charakteristisch, daß der Zeit der

Digitized by Google

Napoleonischen Kriege, in denen das Segellinienschiff die Schlachten entschied, eine lange Friedenszeit folgte. Im 17. und 18. Jahrhundert hatten die praktischen Erfahrungen des Krieges den Schiffstyp und die Taktik gemeinsam gefördert, beide fanden ihren Abschluß bei Trafalgar. Im Gegensatz hierzu hat die Umgestaltung des Kriegsschiffbaues zu den modernen Typen und die Neuformung taktischer Anschauungen sich seitdem eigentlich mehr durch Schaffung von Versuchsbauten, durch internationale Diskussion und durch Vergleiche vollzogen als durch kriegerische Erprobung. Die wenigen Kriegsereignisse auf dem Meere seit 1805 gaben dazu mehr gelegentliche Impulse als ständige Lehren.

Die ersten hölzernen Schraubenlinienschiffe — ich übergehe die kurze Periode der Raddampfer — brachten eigentlich nur eine Änderung des Motors, nicht einen neuen Typ. Zu den taktischen Eigenschaften des Schlachtschiffs: Artillerie als einzige Entscheidungswaffe, Waffenwirkung quer zur Kursrichtung und daher Kiellienie als taktische Grundform, war allerdings eine bewegende Kraft getreten, die die bisher verschlossenen zwölf Striche der Windrose freigab und das Evolutionieren unabhängig machte von der Windrichtung, aber man kam nicht dazu, hieraus taktische Folgerungen zu ziehen. Die Frage, ob der neue Motor durch seine teilweise Lage unter Wasser und durch den von den Schiffsseiten gewährten Schutz dem Schiffe länger erhalten bleiben werde als die Takelage, kam nicht zur Erprobung, so daß neue taktische Anschauungen, wo sie überhaupt entstanden, zu grundlegenden neuen Formen einer Schlachtentaktik sich kaum verdichteten. Auch als die verheerende Wirkung der Granatkanonen im Krimkriege zur Panzerung der Schiffe zwang, entstanden zunächst nur seeuntüchtige Panzerbatterien, also für Schlachtentaktik nichts Neues, ja selbst als die ersten Hochseepanzerschiffe in England und Frankreich gebaut wurden, schien taktisch noch alles in den alten Gleisen bleiben zu wollen. Da zeigte das Auftreten des „Merrimac“ und sein Kampf mit dem „Monitor“ im amerikanischen Sezessionskriege zuerst die Ramme als Konkurrentin der Artillerie und schuf zugleich in dem gepanzerten Drehturm eine Geschützaufstellung, die es möglich machte, das Gefechtsfeld frei zu bestreichen und so mit der Artillerie sich allen Gefechtsformen anzupassen. Das Festhalten an der mit beschränkter Richtfähigkeit durch Pforten feuernden Breitseitartillerie hatte es bisher nicht dazu kommen lassen, die Bewegungsfreiheit, die der neue Motor bot, taktisch zu verwerten. Jetzt änderte sich dies, denn die Ramme forderte sowohl für ihre Anwendung wie für die Abwehr völlige Freiheit des Manövers, und für dies allseitig bewegliche Schiff mußte auch eine allseitig, oder doch freier als bisher wirkende Artillerieaufstellung gefordert werden, wenn ein Typ entstehen sollte, der beiden Waffen Rechnung trug.

Der Sezessionskrieg blieb auf die Küste beschränkt, weder für den Schlachtschiffstyp noch für die Schlachtentaktik konnte er Entscheidendes bringen. Ehe die Anregungen, die er brachte, auf diesen Gebieten nutzbar gemacht werden konnten, wurde die Schlacht bei Lissa geschlagen. Trotzdem in ihr — wenn man von den Holzschiffen absieht — mit Ausnahme des italienischen Turmrammschiffes „Affondatore“ nur Breitseitpanzerschiffe alter Art fochten, wurde sie doch nicht als Artillerieschlacht geschlagen, sondern der Rammstoß des österreichischen Flaggschiffes „Erzherzog Ferdinand Max“, der den „Re d'Italia“ zum Sinken brachte, gab der Schlacht das

Digitized by Google

Gepräge in den Augen der Zeitgenoſſen und erweckte den Glauben, daß die Ramme auch die Schlachten der Zukunft entſcheiden werde. Man überſah hierbei, von dem Erfolg der neuen Waffe geblendet, daß von den beiden Totalverluſten der Italiener nur einer der Ramme zuzuſchreiben war, der andere, das Auffliegen des Panzerſchiffs „Paleſtro", der Artillerie. Man überſah ferner, daß Tegetthoff das planmäßige Hinarbeiten auf die Melee und den Rammſtoß nur gewählt hatte,*) weil er ſeine Schiffe an Panzer und Artillerie dem Feinde für ſo wenig gewachſen hielt, daß er die Kampfart, für die ſie gebaut waren, nicht wählen zu dürfen glaubte. So tritt uns, wenn wir genauer hinſchauen, die Ramme ſchon bei Liſſa als das entgegen, was ſie auch heute noch iſt, als eine Gelegenheitswaffe, oder als die ultima ratio deſſen, der dem Gegner an anderen Kampfmitteln nicht gewachſen zu ſein glaubt. Lag es da nicht nahe, erſt abzuwarten, wie der ſchon begonnene Kampf zwiſchen Panzer und Artillerie ſich entſcheiden würde, ehe man den Wettſtreit zwiſchen Artillerie und Ramme, zwiſchen der ausgeſprochenen Fernwaffe, die ihren höchſten Erfolg in der Formation erreicht, und der entſchiedenſten Nahwaffe, deren Anwendung die Formation löſt, als entſchieden anſah? Man dachte damals anders, man glaubte der Taktik der Flotten, deren Schiffe zum Artilleriegefecht konſtruiert waren, die Ramme zugrunde legen zu ſollen, ja man legte ſich wohl ſchon die Frage vor, ob der Bau ſchwerer, koſtſpieliger Panzerſchiffe lohne, ob nicht dem Rammſchiff die Zukunft gehöre. Wie man auch in unſerer Marine über dieſe Fragen dachte, iſt aus einem Vortrage erſichtlich, den der Kapitän zur See Werner im Jahre 1873 über das Thema „Gedanken über Taktik von Panzerſchiffen" hielt.**) Er ſagt über den Einfluß der Ramme: „Wie man unter ſonſt gleichen Verhältniſſen ſagen konnte, die größte Zahl der Geſchütze bedingt den ſiegreichen Ausgang des Kampfes, ſo heißt es jetzt: die größte Anzahl der Sporne bringt die Entſcheidung. Auf die Anwendung des letzteren als Hauptwaffe muß deshalb jedes moderne taktiſche Syſtem gegründet werden, und damit iſt die Kiellinie als Schlachtordnung vollſtändig beſeitigt."

Daß ſolche Anſchauungen, auch wenn ſie nicht eine völlige Umwälzung für Taktik und Schiffstyp zur Folge hatten, zunächſt die planmäßige Ausgeſtaltung beider verzögern mußten, iſt wohl klar. Aber weiter: alle die Formen, die man erſann, um den Anforderungen der neuen Waffe Rechnung zu tragen, der Keil in ſeinen verſchiedenen Variationen, das Karree, die Mehrzahl der Doppelformationen, waren gar keine eigentlichen Gefechtsformationen, ſie dienten nur zum Heranführen und ſollten ſich löſen, ſobald der Rammkampf begann. Dies mußte natürlich zurückwirken auf die Artillerie. Für den Einleitungskampf, der nur im Aufeinanderlosgehen beſtehen konnte, und der die Gegner ſchnell aneinander führen mußte, war natürlich die Breitſeitartillerie unbrauchbar. Sollte die Artillerie in ihm mitwirken und ſo neben der Hauptwaffe — der Ramme, wie viele meinten — ihren Wert behalten, ſo mußte ſie ihr Schwergewicht mehr in den Bug verlegen, und die Schiffstypen begannen, dem Rechnung zu tragen.

Vorläufig war nun zwar die Artillerie nicht geſonnen, die führende Rolle in

*) Attlmayr: Der Krieg in der Adria 1866.

**) Beihefte zum „Marine-Verordnungsblatt" 1873.

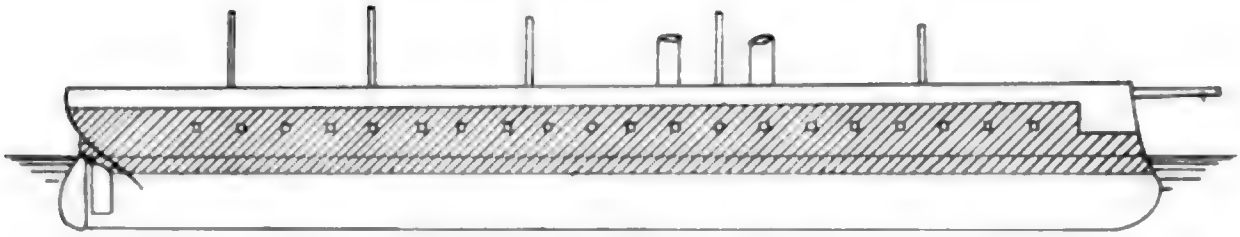
Digitized by Google

der Taktik an die Ramme abzutreten; wollte sie ihren Platz behaupten, so mußte aber zunächst ihr Kampf mit dem Panzer ausgefochten werden. Dieser Kampf wurde von beiden Seiten geführt durch Konzentration der Kraft: die Zahl der Geschütze sank mit steigendem Kaliber, die gepanzerte Fläche wurde immer mehr reduziert und neben den kürzer werdenden, zu Kasematten sich umgestaltenden Batterien oder den panzersparenden Türmen auf die vitalsten Teile beschränkt, um diesen Stellen wenigstens ausgiebigen Schutz geben zu können. So entstanden Schiffe wie die englische „Inflexible", die auf Tausenden von Tonnen nur vier Geschütze trugen, in denen aber die Artillerie trotzdem, wenn sie gegen die wichtigsten Teile des feindlichen Schiffes Erfolge erzielen und die wenigen schweren Geschosse ihrer langsam feuernden Geschütze nicht in nutzlosem Fernfeuer vergeuden wollte, sich auf den Nahkampf beschränken mußte. Die Kampffelder der beiden Waffen lagen also immer noch nahe beieinander, und es wurde für den Taktiker, auch wenn er kein unbedingter Anhänger der Ramme war, schwer, sich darüber zu entscheiden, ob er sich dieser Waffe oder der Artillerie zuwenden solle. Dies prägte sich denn auch in den Schiffstypen aus: neben den alten Breitseit-Batterieschiffen („Minotaur", „Friedrich Karl") entstanden Kasemattschiffe („Invincible") mit Bug- und Heckfeuer einzelner Kasemattgeschütze; auf den Turmschiffen standen die Türme bald mittschiffs und trugen, durch Back und Kampange in der Schußrichtung behindert, reine, allerdings nach beiden Seiten verwendbare Breitseitartillerie („Preußen"), bald gestatteten sie durch seitliches Hinausschieben („Inflexible") oder frei über der Kasematte stehend („Ocean") Feuer über einen größeren Teil des Gefechtsfeldes. Im Jahre 1871 lief dann auch in England das Schiff von Stapel, die „Devastation", das als Ausgestaltung des zweitürmigen „Monitors" das Vorbild des modernen Schlachtschiffes werden sollte,*) mit einem Geschützturm vorn und einem zweiten hinten, beide in einem gepanzerten Mittelbau vereinigt. Nehmen wir noch die Schiffe mit vorwiegender Bugarmierung hinzu („Sachsen"), so sehen wir, welch Gemisch taktischer Typen und, in ihnen erkennbar, taktischer Ansichten vorhanden war, als General v. Stosch im Jahre 1877 den Brief schrieb, mit dessen Wiedergabe ich meine Darstellung begonnen habe.

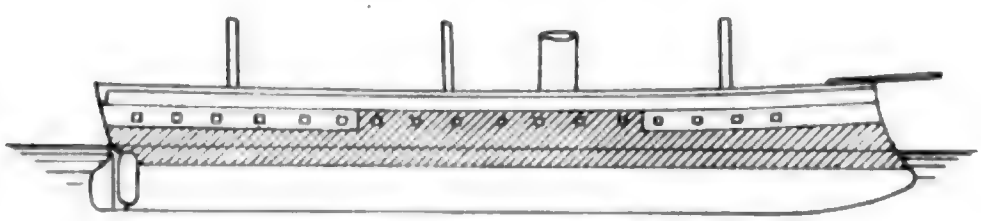
Man wird sich bei dieser Lage der Dinge nicht wundern, wenn die Ungeklärtheit der Ansichten — Breitseite gegen Bug, Artillerie gegen Ramme, Formation gegen Lösung der Ordnung — sich übertrug in die Reglements. Es ist dies um so erklärlicher, weil in dieser Zeit die dritte Schiffswaffe, der Torpedo, auftrat und durch Schaffung des Torpedobootes nach Meinung vieler die Berechtigung der Panzerschiffe überhaupt in Frage stellte. Wenn die taktischen Folgen, die diese neue Waffe brachte, sich auch noch nicht recht übersehen ließen, so machte sie doch die Entscheidung in all den prinzipiellen Fragen dadurch schwerer, daß sie, auf dem Schlachtschiff selbst verwendet, dem Bug der Schiffe wieder neuen taktischen Wert verlieh. Denn nur dort ließen sich nach dem damaligen Stande der Waffe Torpedorohre einbauen. So standen zwei formationslösende Waffen — denn auch der Bugtorpedo muß hierzu gerechnet werden — gegen die Artillerie, die selbst eine Nahwaffe war und also auch ihrerseits

*) Rudloff: Die Entwicklung des gepanzerten Linienschiffes. Vortrag, gehalten in der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1899.

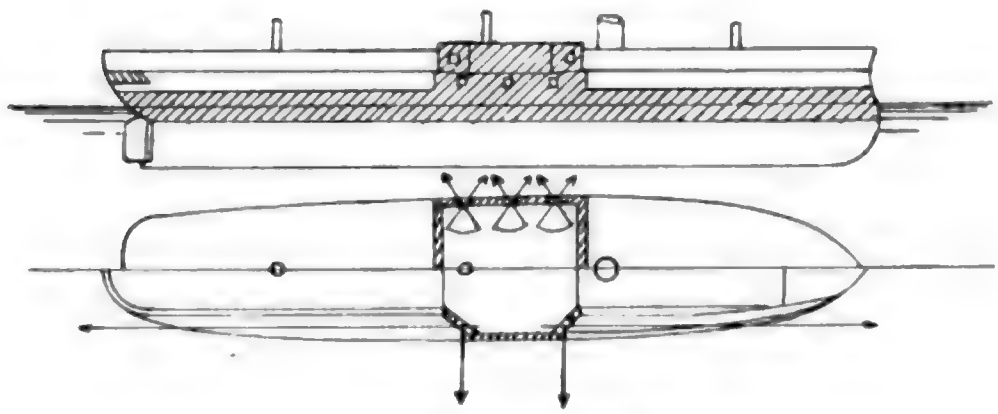
Digitized by Google



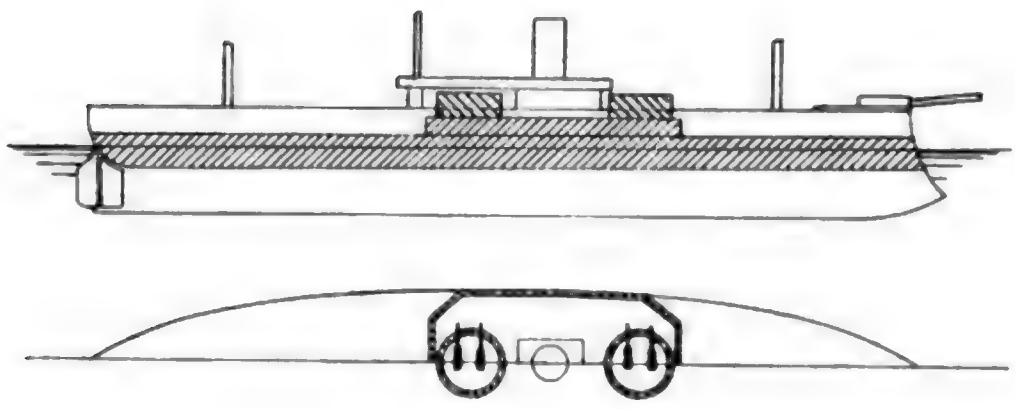
„Minotaur“, engliſch, 1865.



„Kronprinz“, deutſch, 1867.

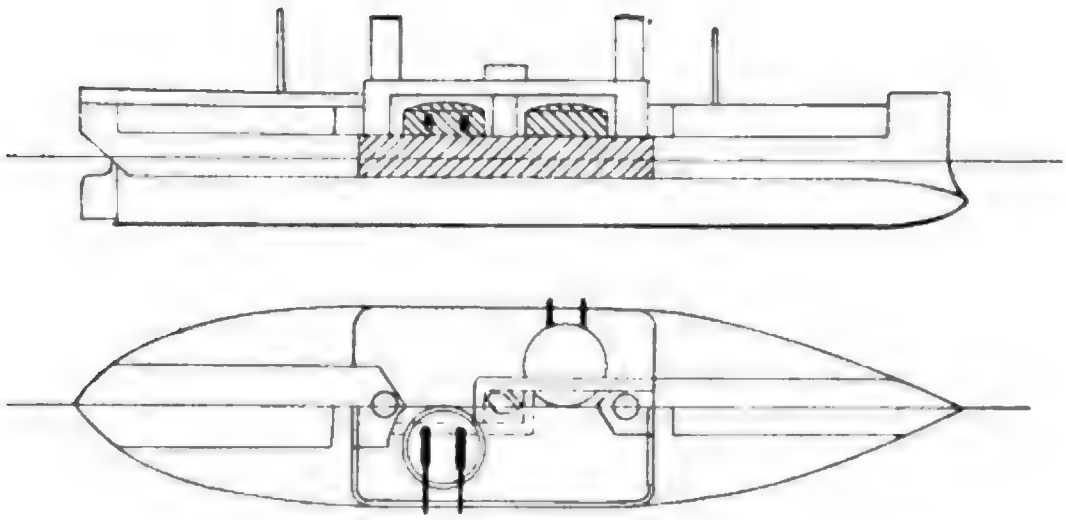


„Invincible“, engliſch, 1869.

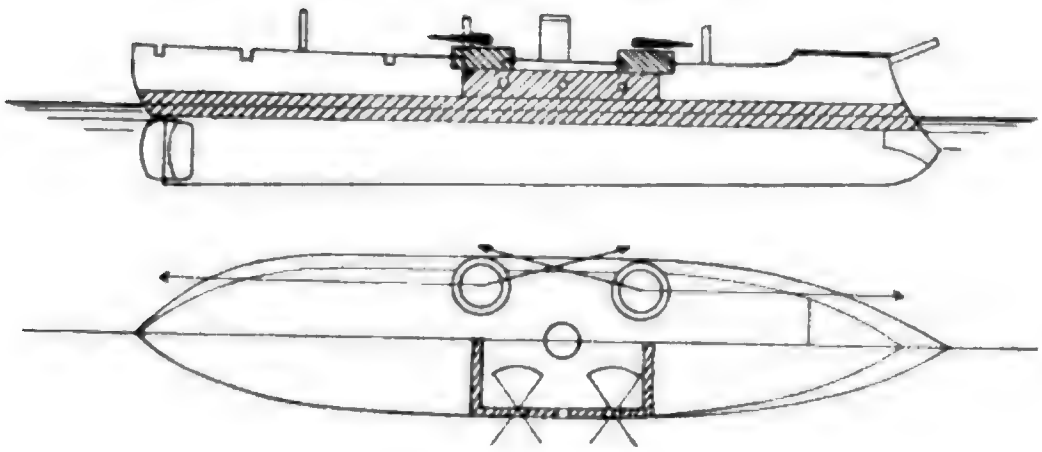


„Preußen“, deutſch, 1873.

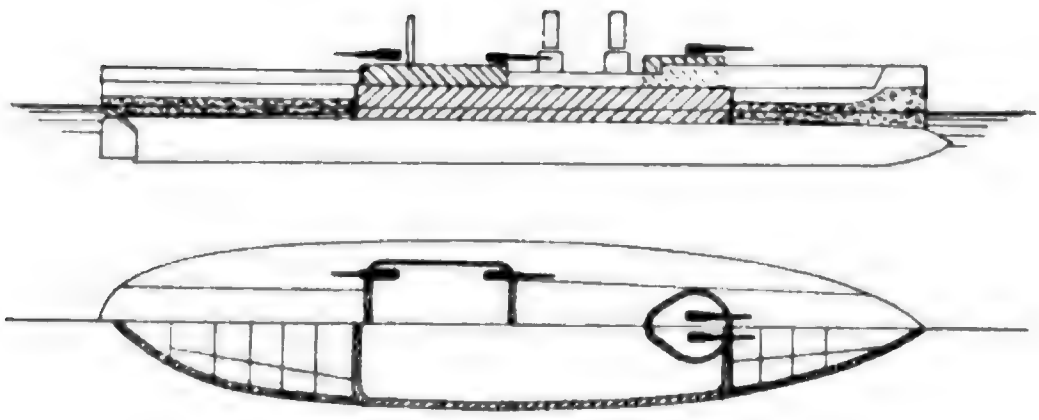
Digitized by Google



„Inflexible", engliſch, 1876



„Ocean", franzöſiſch, 1868.



„Sachſen", deutſch, 1877.

Digitized by Google

herandrängte an den Feind, wenn sie Erfolge erzielen wollte. Herandrängen an den Feind, der, wenn er überhaupt fechten wollte, ebenso handeln mußte, konnte aber nur zum Aufeinanderlosgehen, zum Durchbruch und mit größter Wahrscheinlichkeit zur Lösung der Ordnung führen. Jedes Zögern, jeder Versuch, trotz der großen Annäherung, die die Artillerie verlangte, die Formation zu bewahren, konnte hier leicht zu ungünstigen taktischen Lagen, ja zur Vernichtung führen. Da ist es nicht zu verwundern, wenn der General v. Stosch sagt: „Das Manöver im Geschwader darf nicht mehr in Betracht kommen. So viel Ihr auch diskutiert und evolutioniert, ich habe — so lange die Dinge so liegen — doch recht und daher: »Ran an den Feind!«" Das Manöver in der Formation sollte hier wie bei Trafalgar*) also nur zum Heranführen dienen, d. h. zum Einleitungsgefecht und um möglichst günstige Verhältnisse für den Kampf in gelöster Ordnung zu schaffen, der dann die Entscheidung bringen sollte. So lösen sich denn auch die Zweifel über das Reglement von 1876. Die Signale „Gefecht" und „Ran an den Feind!" stellen wohl die verschiedenen Stadien des Anlaufs zum Angriff dar. Sie richtig aneinander anzuschließen und Mißdeutungen vorzubeugen, ähnlich denen, die in der Schlacht von Toulon**) zwischen „line of battle" und „engage" entstanden, wäre dann Sache der Ausbildung und weiteren Erprobung gewesen, und hierzu fordert am Schluß seines Briefes der General v. Stosch auf.

Blieb denn aber für weitere Erprobung noch Raum, wo man direkt auf Lösung der Ordnung lossteuerte? Mit dieser Frage nähern wir uns der Anschauung der andern Seite, der Anschauung derer, die den Sprung ins Dunkle nicht wagen, anders ausgedrückt, die nicht untätig abwarten wollten in der vagen Hoffnung, daß „die Einübung komplizierter Flottenmanöver unter Dampf, ohne Zugrundelegung einer Gefechtsidee, uns dereinst auf irgend eine Weise zu einem Siege, ähnlich dem bei Trafalgar, führen könne". Wie ihre Pläne sich verwirklichen lassen würden, darüber konnte man weder bei uns noch in andern Marinen eine bestimmte Ansicht aussprechen, ich möchte aber dem eingangs zitierten Ausspruch des Admirals Hornby die Stimme eines andern englischen Offiziers gegenüberstellen. Admiral Colomb schreibt in der Vorrede zu seinem 1893 erschienenen Essays on Naval Defence: „Die Wissenschaft der Seetaktik bleibt immer noch in einem sehr unbestimmten und wenig zufriedenstellenden Stadium; aber der Verfasser ist jetzt wie immer davon überzeugt, daß keine unüberwindlichen Schwierigkeiten dem Versuche entgegenstehen, sie schon im Frieden auf eine absolut sichere Grundlage zu stellen. Er glaubt, daß zweckentsprechende Versuche und daraus abzuleitende richtige Folgerungen wohl geeignet sind, solche zuverlässige Grundlage dieser Wissenschaft zu bilden. Er hat immer mit einiger Besorgnis die Gleichgültigkeit betrachtet, mit der viele englische Admirale dieser ganzen Sache gegenüberstehen, und hofft, daß sie nie Gelegenheit haben werden, dies zu bereuen."

Wenn ich vorher dem General v. Stosch zugestimmt habe, so ist dies ja auch nur geschehen unter Einschiebung der Worte: „so lange die Dinge so liegen".

*) Siehe „Marine-Rundschau" 1904, S. 900.

**) A. a. O., S. 889.

Digitized by Google

Kam es zum Kampf, ehe es gelang, an dem bestehenden Zustand etwas zu ändern, so blieb nicht nur „um des Moralischen willen", kaum etwas Anderes übrig, als im mutigen Angriff dem Feinde zu Leibe zu gehen. Trotzdem konnte man sehr wohl der Ansicht sein, daß dieser Zustand recht unbefriedigend sei, und daß alles geschehen müsse, um aus ihm herauszukommen. Es gelang dies schließlich denn auch, und zwar durch Ausgestaltung des Schiffstyps und der Taktik. Aus der Musterkarte von Schiffstypen, mit deren Hilfe man bestrebt gewesen war, eine neue Taktik zu finden, hob sich allmählich ein Normaltyp heraus, der die drei Waffen, deren jede einen Spezialtyp zu verlangen schien, unter Voranstellung der Artillerie auf sich vereinte. Diese Voranstellung aber kam dadurch zustande, daß es der Artillerie gelang, ihren Wirkungsbereich über den der anderen Waffen hinaus vorzuschieben und in immer steigendem Maße eine Fernwaffe zu werden. Damit war dann auch der Formationskampf wieder da, die einzige Kampfform, die sich planmäßig vorbereiten und zu einer Taktik ausgestalten läßt. Denn die Melee läßt sich weder einüben noch eigentlich vorbereiten. Sobald man aber so nicht nur den Willen zum Formationskampf hatte, sondern auch den dazu geeigneten Schiffstyp, gelang es auch bald, durch systematische praktische Übungen die Grundlage für eine moderne Taktik zu gewinnen. So kamen Schiffstyp und Taktik wieder in ein gesundes Verhältnis zueinander und vermochten, sich gegenseitig zu fördern.

Um nun zu erkennen, wie es der Artillerie gelang, aus den Banden einer Nahwaffe sich loszulösen, müssen wir die Darstellung der Entwicklung des Schlachtschiffstyps wieder aufnehmen. Panzer und Artillerie hatten zu extremen Mitteln greifen müssen, um den Wettstreit zwischen sich zu entscheiden. Den wenigen Monstregeschützen stand eine Panzerung gegenüber, die immer größere Flächen der Überwasserteile ohne Schutz ließ, und die an den Schiffsteilen, wo sie sich auf ein Panzerdeck beschränkte, für die Schwimmfähigkeit des Schiffes ein immer unzureichenderer Schutz wurde. Von hier aus sowie durch die artilleristischen Maßnahmen, die zur Abwehr der Torpedoboote notwendig wurden, sollte der Umschwung kommen, der die Artillerie wieder in ihre alte Stelle einsetzte. Neben den wenigen schweren Kanonen, die außer den Bug- und Heckgeschützen geringeren Kalibers die Armierung der Schlachtschiffe bildeten, entstand eine zahlreiche Mittel- und Kleinartillerie. Bei beiden stand nicht das Bestreben voran, mit wenigen Schüssen von hoher Durchschlagskraft bestimmte Stellen des feindlichen Schiffes unter Feuer zu nehmen, sie sollten vielmehr die Möglichkeit bieten, schon von fern her das Schiff als Ganzes zu beschießen, es an seinen verwundbaren Teilen zu fassen und seine Leistungsfähigkeit für den Nahkampf durch Massenfeuer zu schwächen. Es ist hier nicht der Ort, um ausführlich zu schildern, wie der weitere Verlauf der Entwicklung des Schiffstyps war: wie die immer weitergehende Panzerung der bisher ungeschützten Räume und der Geschützstände für die Mittelartillerie deren Zwecke später umgestaltete, wie die Einführung der Schnelladegeschütze, die allmählich auch auf die schwereren Kaliber übergriff, wirkte — für die taktische Charakteristik des Schiffes und seiner Waffen ist das Entscheidende daß die Artillerie durch Erweiterung ihres Gefechtsbereichs den der beiden andern Waffen immer weiter von sich abschob. So gelang es, eine Zone des Artilleriegefechts zu schaffen, in der man hoffen konnte, durch Formationskampf die Entscheidung

Digitized by Google

herbeizuführen oder sie doch so vorzubereiten, daß für Torpedo und Ramme — d. h. für die Melee — nur die Schlußentscheidung, bei der dann die Artillerie auch ein gewichtiges Wort mitzusprechen habe, übrig bliebe. Dies wurde um so wahrscheinlicher, weil die Artillerie imstande war, durch Zerstörung der Einrichtungen für den Gebrauch von Torpedo und Ramme (Zielapparate und Kommandoelemente), ihre Konkurrenzwaffen in der Sicherheit der Handhabung herabzusetzen, ehe sie verwendet werden konnten. Auch der Verlust an Menschenleben, den das Artilleriegefecht herbeiführen kann, spricht hier mit. Torpedo und Ramme sind aber dafür wohl empfindlicher als die Artillerie selbst. Sie sind Spezialwaffen, d. h. mehr wie die in größerer Zahl vorhandene Artillerie auf wenige Spezialisten angewiesen. Der Rammspezialist ist sogar eigentlich nur in einer Person vertreten, im Kommandanten. Ich denke dabei nicht allein an die Vorbildung für den Gebrauch dieser äußerst schwierig zu handhabenden Waffe, sondern auch an die Verantwortung, die wegen ihrer Gefährlichkeit für das eigene Schiff an ihrem Gebrauch haftet, und daran, daß die Ramme nur gebraucht werden kann, wenn das ganze Schiff sich in ihren Dienst stellt. Wer will außer dem Kommandanten hierüber entscheiden?

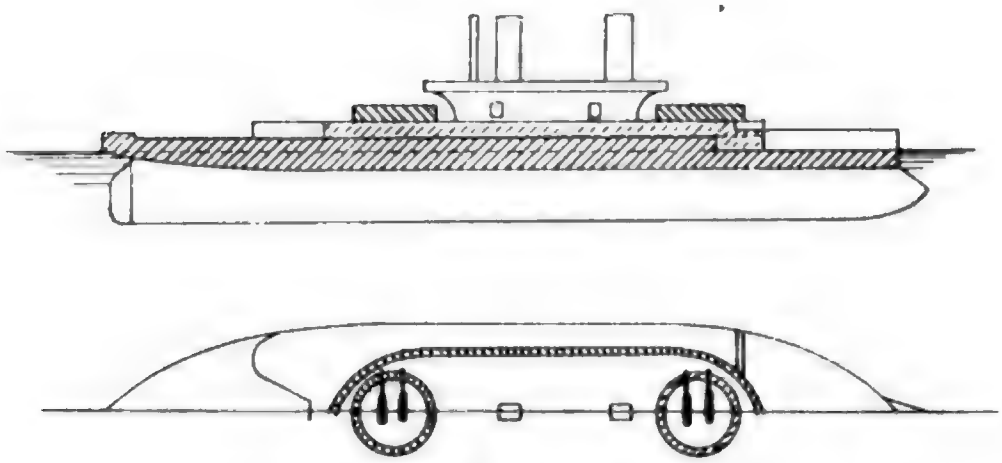
Die Ausgestaltung des Schlachtschiffstyps geschah nun in der Weise, daß in den Mittschiffsaufbau zwischen den beiden, die schwere Artillerie tragenden Endtürmen (Typ „Devastation", S. 1194) Aufstellungsraum für die Mittel- und Kleinartillerie geschaffen wurde. Von der „Devastation" führt, soweit die Aufstellung der Artillerie und die Anordnung des Panzers den taktischen Schiffstyp bestimmen, über Schiffe wie „Camperdown" und „Royal Sovereign" ein direkter Entwicklungsgang zum heutigen Linienschiff, z. B. zu unserer „Kaiser"- und „Braunschweig"-Klasse. Mittel- und Kleinartillerie mußten, schon in ihrer Eigenschaft als Antitorpedobootsartillerie nach allen möglichen Angriffsrichtungen der Boote hin, d. h. rings um das Schiff herum, feuern können, eine Anforderung, der ja auch die schwere Artillerie, wie sie jetzt aufgestellt war, schon nach Tunlichkeit Rechnung trug. So entstand denn schließlich das Schiff, das in seiner allseitigen Armierung den taktischen Eigenschaften des Motors — der allseitigen Beweglichkeit — entsprach. Man kann es zugleich das vollendete Formationsschiff nennen. Denn wie die Schiffe durch gleichzeitige Wendungen sich auch stellen mögen zu der Verbindungslinie der Schiffsmitten, ob sie in Dwarslinie, in Kiellinie oder in irgend einer Staffel stehen,*) überallhin können sie ihre Hauptwaffe, die Artillerie, verwerten. Aber die größte Artilleriegefechtsstärke hat das Schiff, dem Verhältnis der Länge zur Breite und der Aufstellungsart der schweren Artillerie entsprechend, doch nach der Breitseite, und wenn wir heute von Linienschiffen sprechen, so meinen wir wieder wie in alter Zeit das in der Breitseite am stärksten armierte Schiff, das, in Linie hintereinander zu einer Formation vereinigt, seine größte Kraft entfalten kann.**)

Für solche Breitseit- oder Linientaktik lieferte neben Manöverschlachten, wie der eben angeführten, die Schlacht am Yalufluß das erste Beispiel aus der Wirklichkeit.

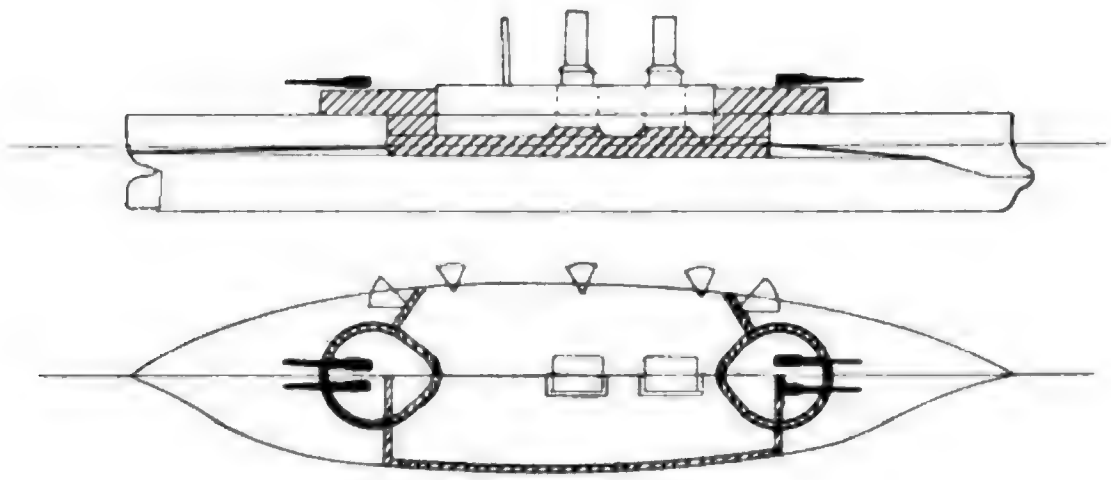
*) Siehe die Skizzen 1 bis 4 zu der Manöverschlacht bei den Azoren, „Marine-Rundschau" 1904, Seite 70 bis 73.

**) „Marine-Rundschau" 1904, Seite 286 und 287.

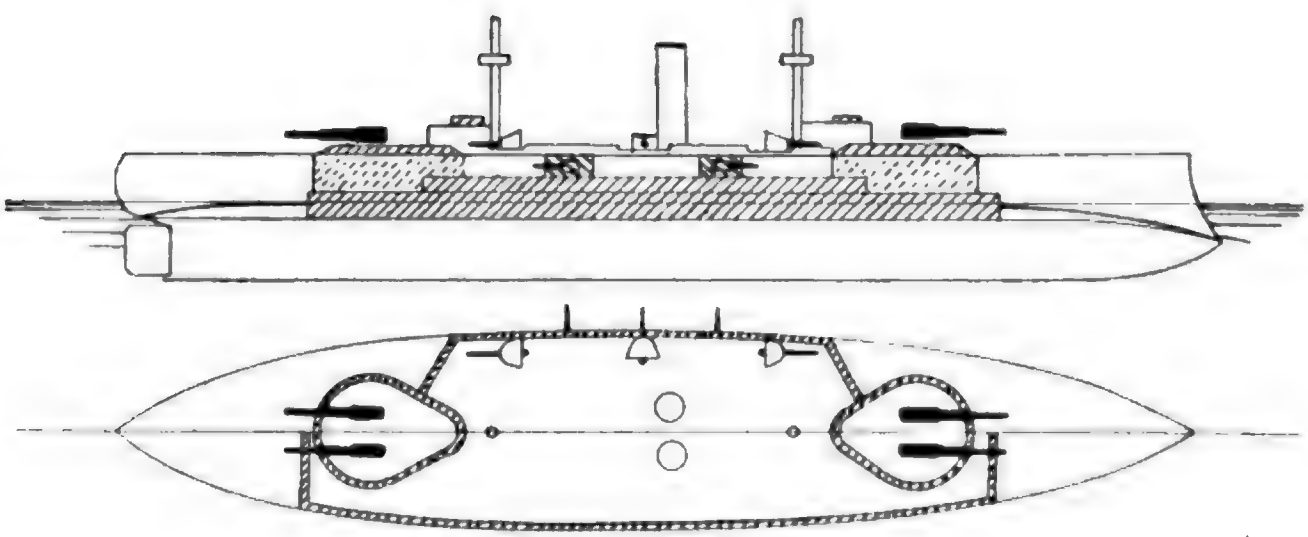
Digitized by Google



„Devaſtation", engliſch, 1871.

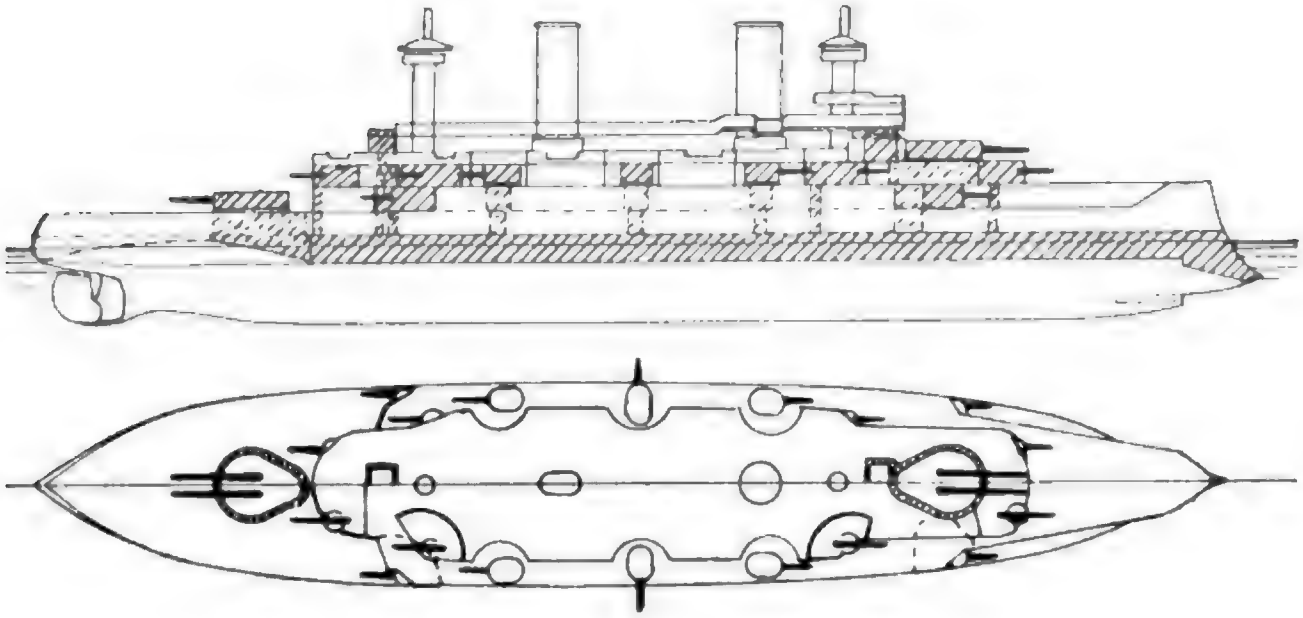


„Camperdown", engliſch, 1875.

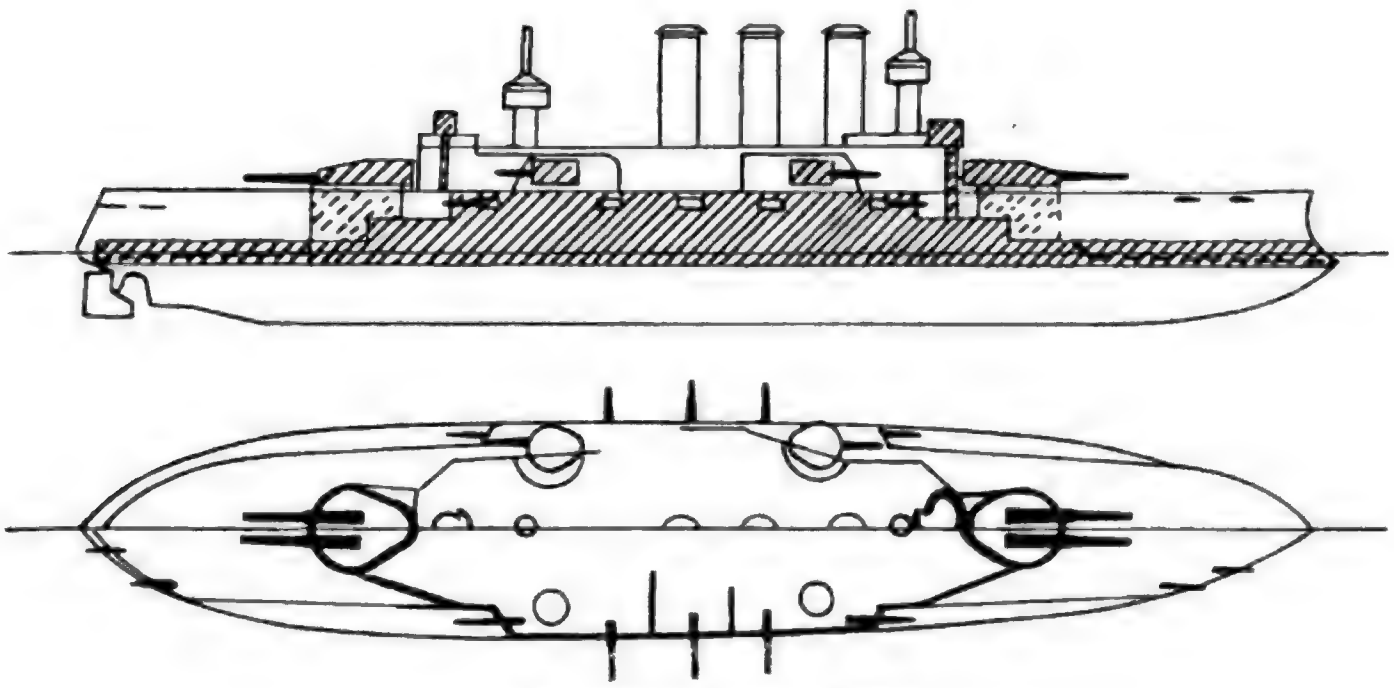


„Royal Sovereign", engliſch, 1891.

Digitized by Google



„Kaiser Friedrich III.", deutsch, 1896.



„Braunschweig", deutsch, 1902.

Man kann bei ihr allerdings von Linienschiffstaktik nicht sprechen, denn die Linie der Japaner bestand aus Kreuzern und die beiden Panzerschiffe der Chinesen wurden weder als Linienschiffe in dem oben definierten Sinne verwendet, noch waren sie der Aufstellung ihrer Geschütze nach dazu bestimmt. Ich möchte diese Schlacht, was die Entwicklung des Schiffstyps im ganzen anbelangt, in ähnlichem Lichte sehen wie die von Lissa. Diese verhalf der Ramme zu einer Bedeutung, die sie auf die Dauer sich nicht bewahren konnte, und nach der Schlacht am Yalu behaupteten viele, die den schnellen Panzerkreuzer höher einschätzten als das Linienschiff, der Sieg der japanischen Kreuzer „beweise", daß Panzerschiffe sich überlebt hätten. Mit solchen Einzelbeispielen

Digitized by Google

etwas beweisen wollen, ist immer ein mißlich Ding. Beweisend an den Beispielen der Kriegsgeschichte ist eigentlich nur, was wir an fruchtbringender Gedankenarbeit daran knüpfen, um aus ihnen zu lernen. Ich meine, die Japaner handelten richtig, als sie, die Grenzen ihres Sieges richtig einschätzend, nach der mit Kreuzern gewonnenen Schlacht sich Panzerschiffe bauten, die ihrer Armierung nach wie die aller anderen Nationen den Linienschiffstyp zeigen. Mit ihnen sind sie dann in den jetzigen Krieg gegangen, und die Schlacht vom 10. August d. J., in der die Japaner der aus Port Arthur ausbrechenden Flotte der Russen den Weg verlegten, zeigt, soweit die bisherigen Nachrichten reichen, auf beiden Seiten die ausgeprägten Formen der Linientaktik.

So hat sich denn der Zustand von Schiffstyp und Taktik, der der Zeit von 1877 sein Gepräge gab, von Grund aus geändert, und es behielten schließlich doch die recht, die in dem Bestreben, Manövrieren und Schlagen zu vereinen, an der Formation festhalten wollten. Formaltaktik und angewandte Taktik, die unser Reglement von 1876 noch unabhängig voneinander halten wollte, rückten sich näher und begannen, zum Vorteil kriegerischer Schulung sich gegenseitig zu beeinflussen. Denn will ich in der Formation schlagen, so bekommt der formale Drill, d. h. das Einüben der Formationen und der Formationsübergänge, durch die kriegsgemäße Unterlage, auf die er gestellt wird, neuen taktischen Wert.

Wir haben nun erkannt, wie man in den Zustand vom Jahre 1877 hineingeraten war, und auf welche Weise es gelang, aus ihm herauszukommen. Neben dieser geschichtlichen Entwicklung aus den letzten Jahrzehnten ist hier aber wohl ein Blick in die weiter zurückliegende historische Vergangenheit nicht ohne Interesse. Er zeigt uns, daß auch im 17. Jahrhundert, als das alte Segellinienschiff entstand, lange Zeit verging, bis Schiffstyp und Taktik in ein richtiges Verhältnis zueinander kamen. Aber der Gang der Entwicklung war damals ein anderer. Man kann die Entstehung der alten Linientaktik und damit das Bestreben, einen der Breitseitarmierung der Schiffe entsprechenden Formationskampf zu führen, bis auf das Jahr 1617 zurückführen, aber eine definitive Einführung der Linie und eine systematische Taktik kamen nicht zustande. Man fiel immer wieder in den Massenkampf zurück, in dem neben dem Artilleriegefecht auch der Brander und der Enterkampf ihre Stelle fanden. Erst in den englisch-holländischen Kriegen kam man aus den regellosen Massenschlachten heraus. Es geschah dies, soweit England in Betracht kommt, mit Hilfe von Männern, die den Seedienst erst später zu ihrem Lebensberuf gemacht hatten, die aus der Armee hervorgegangen waren und ihre militärische Erfahrung den Kriegen unter Cromwell verdankten. „Sobald aber die Militärs das Kommando hatten, bekamen wir wenigstens den Versuch zu einer mehr methodischen Taktik. Nach den Erfahrungen des ersten holländischen Krieges erließen die Generale zur See (general at sea war der Titel dieser Höchstkommandierenden der Flotten) eine reguläre Gefechtsinstruktion. Sie wurde in Portsmouth im März 1653 von Blake, Dean, Monk und Desborough unterzeichnet und enthält eine klare Wiederherstellung der Kiellinie als Gefechtsformation und damit den Keim zu einem definitiven taktischen System."*) Nach dieser Instruktion sollten

*) Corbett: England in the Mediterranean. Anhang über die Entstehung der Linientaktik, Seite 321.

Digitized by Google

die drei Geschwader einer Flotte in geöffneter Kolonne auf den Feind zusegeln und dann zum Gefecht in Linie aufmarschieren, „eine Evolution, die dem gewöhnlichen militärischen Manöver — Anmarsch in Kolonne mit daran anschließendem Deployieren zum Gefecht — entspricht". Man beachte, wie verschieden die militärische Einwirkung bei beiden Gelegenheiten sich äußert: In dem einem Falle ist der Schiffstyp in seinen Grundzügen da, auch die Kriegsübung fehlt nicht, man kommt aber zu keiner systematischen Taktik. Da übertragen denn die im Landkriege geschulten Soldaten, sobald sie genügende Einsicht in das ihnen neue Gebiet bekommen haben, ihre Methode der Entwicklung zum Gefecht auf die See und passen sie dem Schiffstyp an. In dem anderen, der Neuzeit entnommenen Fall fehlt ein Schiffstyp, der dem von fachmännischer Seite vertretenen Streben nach Formationskampf Rechnung getragen hätte, und man spann sich in formalem Drill fest, ohne genügend an das zu denken, was der Krieg erfordert. Da greift der General mit seiner Kriegserfahrung ein und sagt: entschiedenes Draufgehen ist immer noch besser wie zögerndes Schematisieren!

Ich komme zum Schluß. Wir haben gesehen, wie seit dem Jahre 1877 der Schiffstyp sich geformt und die taktischen Anschauungen sich entwickelt haben. Ist nun aber damit die Melee, die Gefechtsform, die General v. Stosch als die einzig mögliche ansah, gänzlich beseitigt? Ich möchte diese Frage doch nicht endgültig bejahen. Wer bei der heutigen Stellung der Artillerie die Schlacht mit Erzwingung der Melee beginnen wollte, wie es Nelson bei Trafalgar tat, würde ein gefährliches Spiel spielen, darum ist sie aber nicht unmöglich geworden; ich glaube, ihre Stelle ist nur an das Ende des Kampfes geschoben. Denn ob der Formationskampf wirklich allein die Entscheidung bringen wird, wissen wir nicht. Eins aber ist anzunehmen: Der Waffenerfolg der Artillerie wird eine Lockerung des Verbandes herbeiführen, die dadurch unterstützt werden wird, daß der heutige Kampf in schneller Fortbewegung geführt wird. Wird da nicht leicht Gelegenheit zu Teilkämpfen, zum Einbruch mit Übermacht in die Lücken der feindlichen Ordnung entstehen und ist dies durchführbar ohne Annäherung? Wird nicht der Kampf zwischen Panzer und Artillerie, wenn man den Gegner vernichten will, auch heute Annäherung an ihn verlangen? Ist man aber erst näher aneinander geraten, so ist weiter zu beachten, daß der Torpedo mit Erfolg bestrebt ist, seine Kampfzone an die der Artillerie heranzuschieben. Zwar ist der moderne, auf größere Entfernung aus der Breitseite zu feuernde Torpedo in gewissem Sinne auch eine Formationswaffe geworden, d. h. die Anwendung der Torpedowaffe verlangt keine Lösung der Ordnung. Wie ist es aber mit ihrer Wirkung? Werden Torpedotreffer nicht noch mehr auf Lösung der Ordnung beim Feinde wirken als die der Artillerie? Wo die Grenze liegen wird zwischen Formationskampf im ganzen und Teilkämpfen, ob und wann solche Teilkämpfe übergehen werden in gänzliche Lösung der Ordnung, wer will das sagen?

Ich glaube, es würde nicht gut sein, die Möglichkeit, daß die Formation sich löst, unter Umständen sogar das Bestreben, die feindliche Formation unter Hintenansetzung jeder anderen Rücksicht zu zerbrechen, ganz aus unserem Denken zu verbannen. Wir würden sonst durch die Wirklichkeit der Schlacht vielleicht überrascht werden. Wir müssen eben immer im Gedächtnis behalten, daß unser taktisches Denken sich der Hauptsache nach auf Friedensübungen aufbaut, die, so notwendig und nützlich

Digitized by Google

sie sind, doch auf ihre Richtigkeit erst geprüft werden müssen an dem Handeln des Feindes und an den Möglichkeiten, die die Schlacht uns blitzschnell vor Augen führen wird. Aber schon in der Manöverschlacht bei den Azoren*) sehen wir, ohne daß Gefechtserfolge Lücken reißen, nur durch Mißverstehen eines Signals, wie es im Ernstfall noch eher möglich ist, eine Situation entstehen, die ganz dem entspricht, was ich hier andeutete. Und war es beim Durchbruchsversuch der Russen am 10. August dieses Jahres nicht ganz ähnlich? Das Ausscheren des havarierten „Zessarewitsch" brachte die russische Linie in Unordnung, ein russisches Schiff brach zum Ramm- oder Torpedoangriff aus, aber da bei den Russen der strategische Zweck den Nahkampf nicht rätlich erscheinen ließ und die Japaner, weshalb, ist noch nicht recht zu erkennen, ihn auch nicht herbeiführen wollten, so blieben diese Ansätze ohne Folgen — aber auch der taktische Erfolg blieb aus. Wie sehr also die letzten Jahre uns durch Friedensübungen und durch Kriegsbeispiele auch gefördert haben, *für eine Schlachtentaktik, die darauf ausgeht, den Gegner, koste es was es wolle, zu vernichten, fehlt uns noch die Kontrolle durch die Wirklichkeit.* Die Friedensübung kann solchen Kampf nicht darstellen, und die Kriege der Neuzeit haben ihn uns nicht gebracht. Die letzte Schlacht, in der unter Einsetzung aller Kräfte um die Herrschaft über das Meer gerungen wurde, ist bei Trafalgar geschlagen worden.

*) „Marine-Rundschau" 1904, Seite 69 bis 72.

Freiherr v. Maltzahn.

Digitized by Google

Der Ausbruch der russischen Flotte aus Port Arthur am 10. August

nach der Darstellung von Offizieren des Linienschiffes „Zessarewitsch".

(Mit 13 Abbildungen.)

Nachdem das Oktoberheft dieser Zeitschrift einen kurzen Bericht über das Seegefecht am 10. August gebracht hat, wie es vom „Askold" aus beobachtet worden ist, liegen nunmehr eingehendere Schilderungen der Offiziere des „Zessarewitsch" vor, welche jene Darstellung ergänzen und zum Teil in nicht unwesentlichen Punkten von ihr abweichen. Freilich geben auch diese, in vielen Einzelheiten widerspruchsvollen und sehr lückenhaften Schilderungen durchaus kein genaues und einwandfreies Bild von dem taktischen Hergang der Schlacht. Sie werden indessen bis zur Darstellung des Gefechts auch von japanischer Seite wohl die alleinige Unterlage bilden, die wir über dieses bisher einzige wirkliche Seegefecht des Krieges besitzen. Es sei daher auch gestattet, der Vollständigkeit halber Einzelheiten aus dem „Askold"-Bericht hier zu wiederholen.

I. Das Gefecht.

Am 10. August 6 Uhr morgens verließ die russische Flotte unter Führung des Kontreadmirals Witthöft auf höheren Befehl Port Arthur, um eine Vereinigung mit dem in Wladiwostok befindlichen Kreuzergeschwader anzustreben.

Die Streitkräfte bestanden aus:

Linienschiffe: „Zessarewitsch" 🏳, „Retwisan", „Pobjäda", „Pereswjät" 🏴 (Kontreadmiral Fürst Uchtomski), „Poltawa", „Ssewastopol".
Große Kreuzer: „Askold" 🏴 (Kontreadmiral v. Reitzenstein), „Pallada", „Diana".
Kleiner Kreuzer: „Nowik".
8 Torpedoboote.

Der große Kreuzer „Bajan" mußte infolge einer durch Minen hervorgerufenen Beschädigung in Port Arthur zurückbleiben.

Von der Aufstellung und Verteilung der japanischen Blockadestreitkräfte war nur bekannt, daß einige Kreuzer und Torpedoboote den Beobachtungsdienst vor dem Hafen versahen. Über den Standort des Gros fehlte jede Kenntnis.

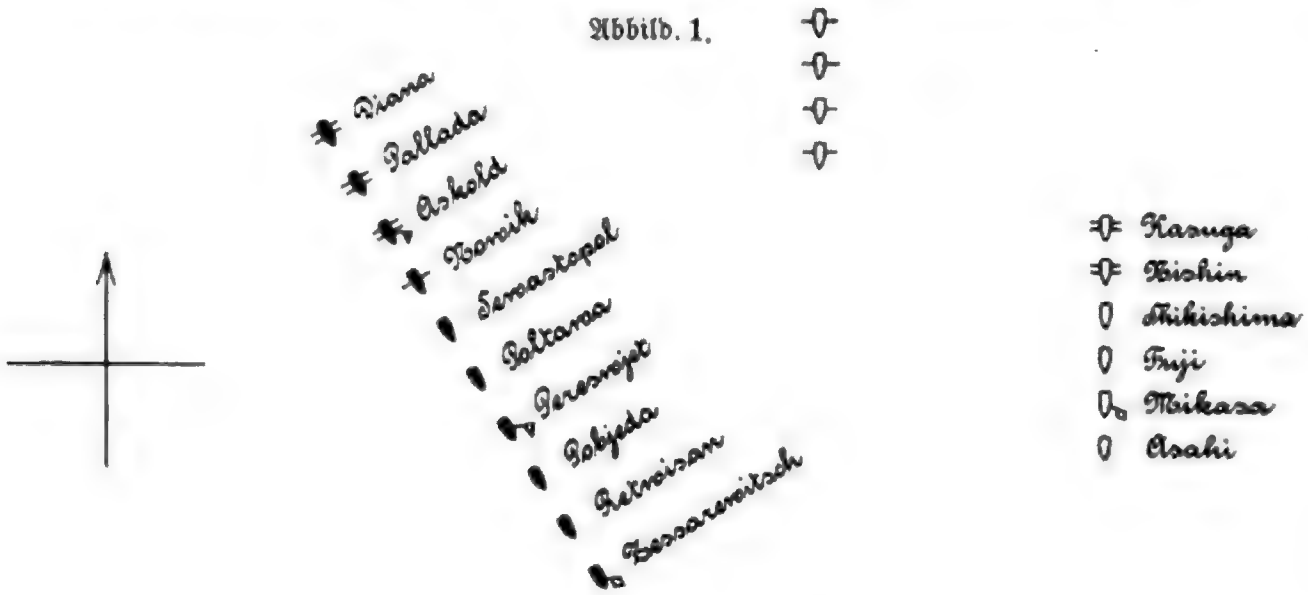
Das Auslaufen der russischen Flotte begann mit dem Vorschicken der Minensuchdivisionen. Als solche dienten Dampfer, von denen je zwei durch eine Suchleine (Stahltroß) miteinander verbunden waren. Minen, welche, in der Bucht der Leine gefangen, nicht durch die Erschütterung von selbst explodierten, wurden aus dem Fahrwasser geschleppt. Den Minensuchdampfern folgte in Kiellinie und der oben angeführten Reihenfolge die Flotte. Den Linienschiffen schlossen sich die Kreuzer und Torpedoboote, erstere in der Reihenfolge „Nowik", „Askold", „Pallada", „Diana", an.

Nachdem um 8 Uhr das Auslaufen der Flotte beendet war, wurde etwa 1 Stunde lang mit 12 Seemeilen Fahrt auf südöstlichem Kurse Schantungvorgebirge angesteuert. Unterdessen nahmen die japanischen, in der Blockadelinie befindlichen Kreuzer, von Backbord und Steuerbord an den Feind heranschließend, Fühlung mit

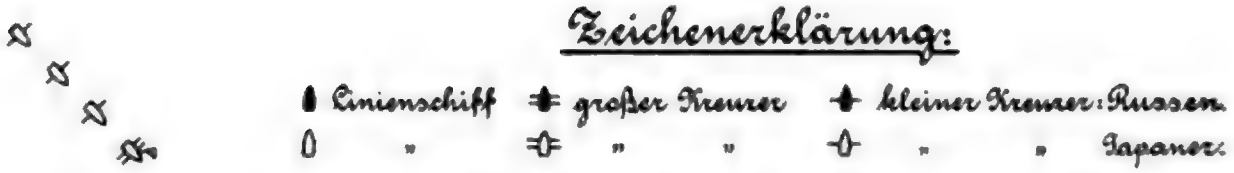
ihm, während die Torpedoboote vor ihm herlaufend, Treibminen auswarfen, die die Russen zwangen, in Schlangenlinien zu laufen, und so die Vorwärtsbewegung aufhielten.

Nach einer Schilderung sollen an Steuerbord der russischen Linie in der Höhe der Spitze und an Backbord achteraus je vier große und kleine Kreuzer Fühlung gehalten haben, während im weiteren Umkreis voraus noch einige kleine Kreuzer gesichtet wurden, als um 11 Uhr vormittags an Backbord voraus das feindliche Gros erschien. Admiral Witthöft soll nun zuerst seinen Kurs etwas nach Steuerbord geändert haben, nach kurzer Zeit aber wieder auf den alten Kurs zurückgegangen sein. Die Fahrt wurde beibehalten (siehe Abbild. 1). Es entwickelte sich für kurze Zeit ein laufendes Gefecht auf sehr große Entfernungen (angeblich nicht unter 80 hm).

Abbild. 1.



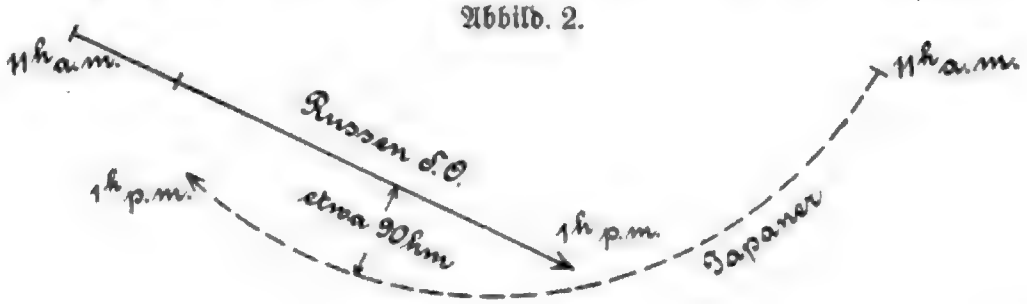
Zeichenerklärung:



Vollkommen widersprechend und verworren sind die Darstellungen der nun folgenden zweiten Gefechtsphase. Während ein Teil der „Zessarewitsch"-Offiziere ebenso wie diejenigen des „Askold" — vergl. Oktoberheft „Marine-Rundschau" — von einem mehrmals wiederholten Passiergefecht an Backbord auf große Entfernungen ohne nennenswerte artilleristische Ergebnisse spricht, ist ein anderer Teil der Ansicht, das japanische Gros hätte sich auf große Entfernung an der russischen Spitze vorbeigezogen und zum einmaligen Passiergefecht an Steuerbord aufgedreht.

Nach der Schilderung dieser Offiziere würde sich diese Gefechtsphase gemäß Abbild. 2 abgespielt haben.

Abbild. 2.



Digitized by Google

Es mag hier unerörtert bleiben, welche Auffassung die größere Wahrscheinlichkeit für sich hat, umsomehr als das Resultat bis 1 Uhr nachmittags fast gleich Null war.

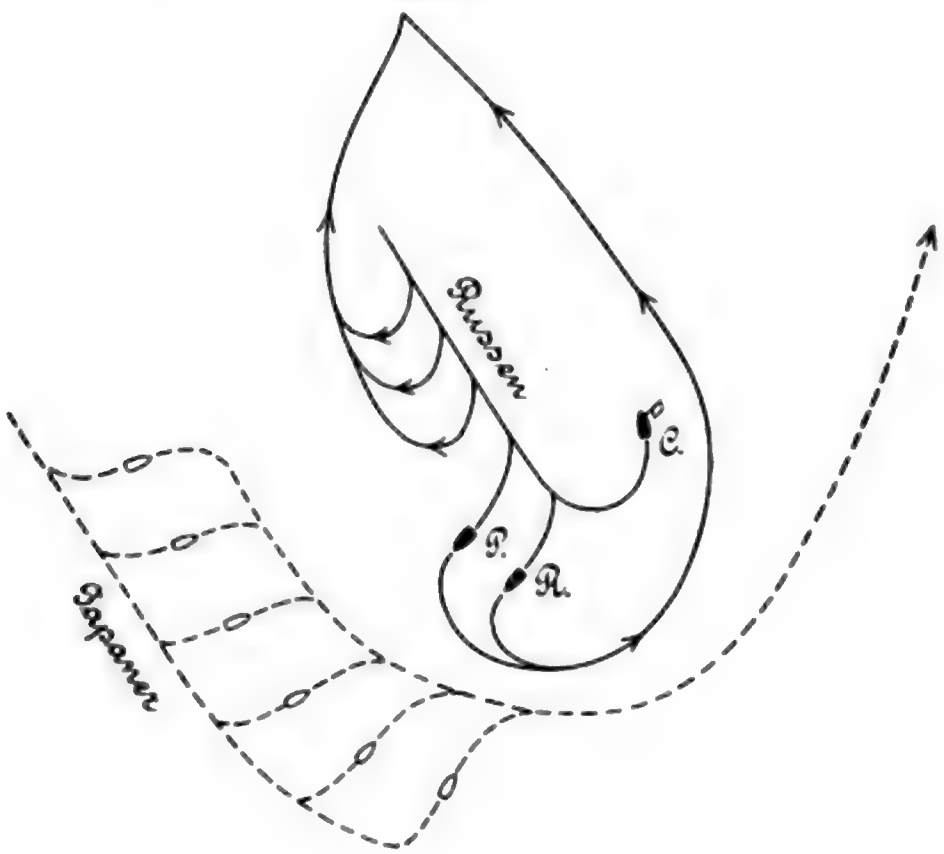
Nach dem Passieren halten die Russen Kurs SO durch, während die Japaner über Backbord auf parallelen Kurs schwenkend, weit — angeblich 10 bis 12 Seemeilen (?) — zurückbleiben. Die Russen, in der irrigen Annahme, daß ihre Geschwindigkeit größer ist als die der Japaner, deren Kessel und Maschinen sie durch den langen Blockadedienst für überanstrengt halten, nehmen nun äußerste Fahrt auf, um den Japanern zu entkommen. Allein schon gegen 3 Uhr sind diese so weit wieder aufgerückt, daß sie das Feuer beginnen können. Ihr Zurückbleiben hatte nur den Zweck, das Eintreffen einiger großer Kreuzer auf dem Kampfplatz abzuwarten, welche zwischen 2 und 3 Uhr an Backbord achteraus von den Russen erscheinen und ebenso wie die feindlichen Linienschiffe das Feuer auf „Riesenentfernungen" eröffnen.

In dem sich nun entwickelnden laufenden Gefecht kommen die Japaner den Russen immer mehr auf und konzentrieren ihr Feuer vorwiegend auf das russische Führerschiff, das, von den feindlichen Kreuzern an Backbord und den feindlichen Linienschiffen an Steuerbord verschiedentlich durch Granaten großen Kalibers getroffen, um 5 Uhr nachmittags führer- und steuerlos wird.

Um diese Zeit stehen die Spitzen beider Flotten auf gleicher Höhe. Die Japaner hatten während der ganzen Zeit die Gefechtsentfernung nicht unter 60 bis 70 hm kommen lassen.

Ein 30,5 cm-Fockmasttreffer hatte den Admiral Witthöft getötet und ein zweiter das Personal im Kommandoturm teils getötet, teils betäubt. Das Ruder hatte sich hart Backbord gelegt, so daß „Zessarewitsch" einen Kreis nach Backbord schlägt und auf diese Weise nach Feuerlee aus der Linie schert.

Abbild. 3.



Digitized by Google

„Retwisan", der Hintermann, bricht darauf ohne ersichtlichen Grund nach Feuerluv aus und dreht auf das japanische Gros zu, welches dem scheinbaren Rammversuch der Russen durch eine gleichzeitige Wendung um 8 Strich nach Backbord zu begegnen sucht (siehe Abbild. 3).

Der Ausbruch des „Retwisan" aus der russischen Linie ist das allgemeine Signal zur Auflösung derselben. Nachdem er sich bis auf etwa 15 hm der japanischen Linie genähert hat, dreht er wieder nach Backbord auf und nimmt, um „Zessarewitsch" herumlaufend, Kurs auf Port Arthur. „Pobjäda" folgt seinen Bewegungen, während die drei hinteren Linienschiffe, nach Steuerbord kehrt machend, denselben Kurs bereits aufgenommen haben.

Das japanische Gros hat inzwischen das Feuer eingestellt, bleibt zuerst untätig liegen und nimmt dann Kurs nach NO, ohne sich weiter um die nach Port Arthur dampfenden Russen zu kümmern.

Die russischen Kreuzer und Torpedoboote, die sich während des Nachmittagsgefechts in Feuerlee gesammelt hatten, wurden vor der Auflösung des russischen Gros mit dem Befehl, selbständig nach Wladiwostok durchzubrechen, detachiert. Mit welchem Ergebnis dieser Befehl ausgeführt wurde, ist bereits zum Teil im Oktoberheft geschildert worden.

So bleibt mit Eintritt der Dunkelheit „Zessarewitsch" allein auf dem Kampfplatz, nur umgeben von japanischen Torpedobooten. Die ursprüngliche Absicht, ebenfalls nach Port Arthur zurückzudampfen, wird mit Rücksicht auf die erlittenen Havarien, welche eine nochmalige Begegnung mit dem feindlichen Gros nicht zulassen, aufgegeben. Er beschließt, nach SO weiterzudampfen und sich event. allein nach Wladiwostok durchzuschlagen.

Den während der Nacht mehrfach versuchten feindlichen Torpedobootsangriffen weiß er dadurch auszuweichen, daß er hohe Fahrt läuft. Infolge der beschädigten Schornsteine verbraucht er dabei aber enorme Mengen Kohlen, angeblich betrug der Tagesverbrauch im ganzen 470 Tonnen anstatt 80 Tonnen.

Ganz erheblich werden die navigatorischen Schwierigkeiten nach dem Gefecht. Der Turmkompaß und die Seekarten sind zerschossen. Die noch vorhandenen Kompasse sollen durch die Erschütterungen infolge der Explosionen unzuverlässig geworden sein. Man ist gezwungen, nach den Sternen steuernd, aufs Geratewohl loszufahren. Der Zufall will es, daß das Schiff sich am Morgen des nächsten Tages bei NO Schantung-Vorgebirge wiederfindet.

Eine Feststellung der Beschädigungen ergibt, daß das Schiff nach Ansicht des stellvertretenden Kommandanten, Kapitän Schoumoff, nicht das Maß von Seefähigkeit besitzt, um nach Wladiwostok dampfen zu können. Es wird daher beschlossen, nach dem naheliegenden neutralen Hafen Tsingtau zu gehen, der am 11. abends erreicht wird. Als schwere Beschädigungen, welche diesen Entschluß veranlassen, werden angeführt:

1. Der Treffer einer 30,5 cm-Granate in den Fuß des Fockmastes, der zugleich den Admiral Witthöft getötet hat, und wodurch der Mast soweit seiner Stütze beraubt ist, daß er zu fallen droht.

Digitized by Google

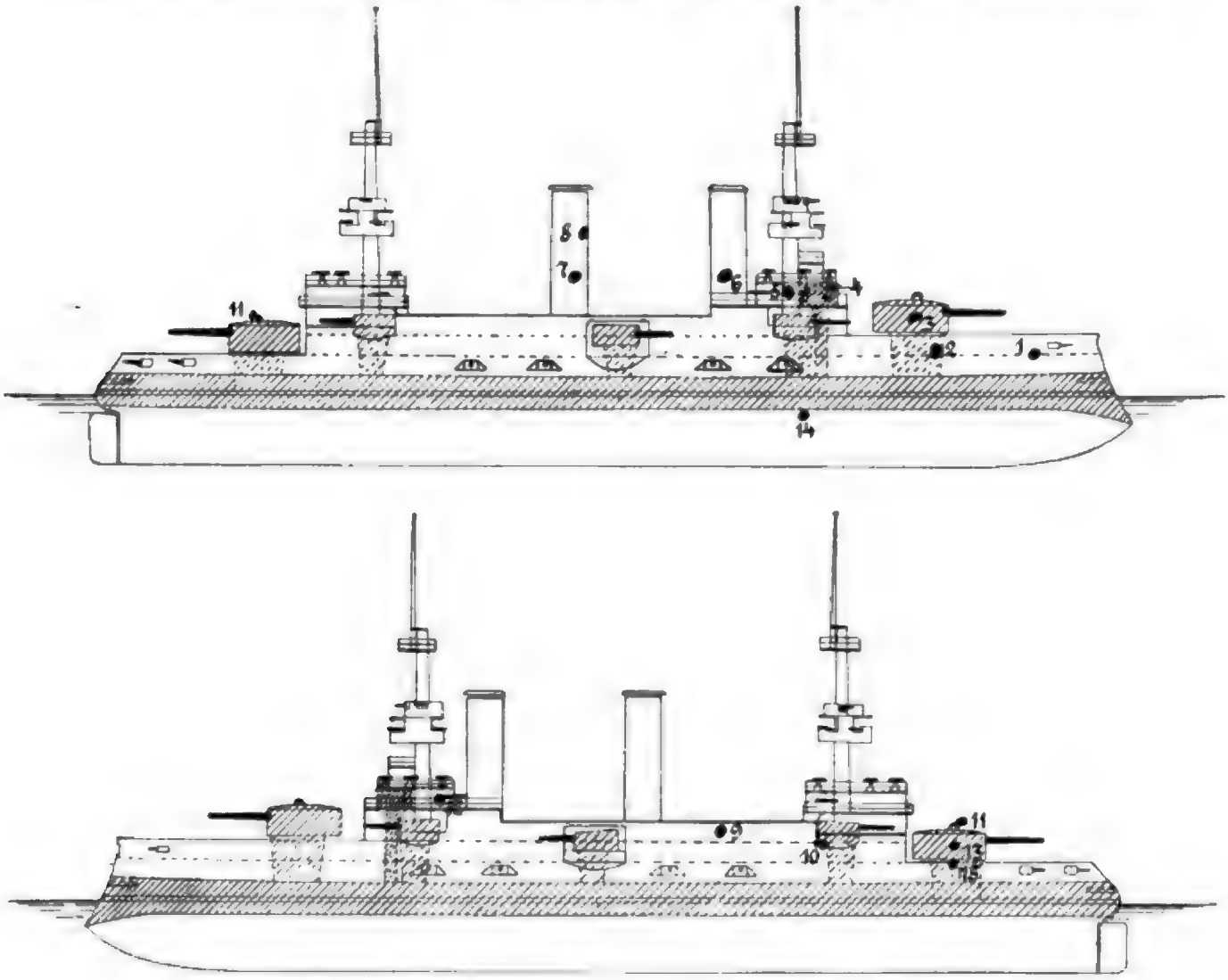
2. Die Schornsteinverletzungen, durch welche der Kohlenverbrauch derart gestiegen ist, daß die Kohlen nicht mehr bis Wladiwostok ausreichen.

3. Ein Unterwassertreffer unter dem Steuerbord vorderen 15 cm-Turm, durch welchen ein geringes Leck in der betreffenden Abteilung verursacht ist.

II. Einzelheiten aus der Schlacht.

Nachdem „Zessarewitsch" außer Gefecht gesetzt war, will er an „Pereswjät" das Signal „Führung übernehmen" gemacht, aber keine Antwort erhalten haben. Ungefähr gleichzeitig soll „Retwisan" das Signal „Nicht folgen" gemacht haben und ist dabei nach Steuerbord auf die Japaner zu ausgeschoren. Welche Gründe den „Retwisan" zu diesem Manöver veranlaßt haben, das in die wenig geschulte russische Linie notwendigerweise Verwirrung und Auflösung bringen mußte, darüber sind die russischen Offiziere verschiedener Ansicht. Ein Teil behauptet, „Retwisan" hätte rammen wollen, dann wäre das Signal überflüssig und unbegründet gewesen; andere sind der Ansicht, „Retwisan" hätte „Zessarewitsch" nur decken wollen. Mit dieser Begründung aber würde der Kommandant des „Retwisan" seine Handlungsweise noch weniger rechtfertigen können.

III. Beschädigungen des „Zessarewitsch" (siehe Skizzen und Photographien).



Abbild. 4.

Digitized by Google

Das Schiff ist nach Angabe der russischen Offiziere von fünfzehn 30,5 cm- und einer größeren Anzahl von Geschossen kleineren Kalibers getroffen worden.

Schuß Nr. 1: Steuerbord vorne am Schweinsrücken des Bugankers in der Höhe des Oberdecks (30,5 cm-Granate). Das Geschoß hat ein 2×2 m großes Loch in die Bordwand gerissen, Bug- und Rüstankerkette durchschlagen, im Schiffsraum indessen kaum sichtbare Spuren hinterlassen. Die beiden Anker sind verloren.

Schuß Nr. 2: 30,5 cm-Granate in der Steuerbord-Bordwand unter dem vorderen 30,5 cm-Turm in der Höhe des Oberdecks. Das Geschoß hat ein 1×1 m großes Loch in die Bordwand gerissen. Im inneren Schiffsraum ganz unwesentliche Beschädigungen.

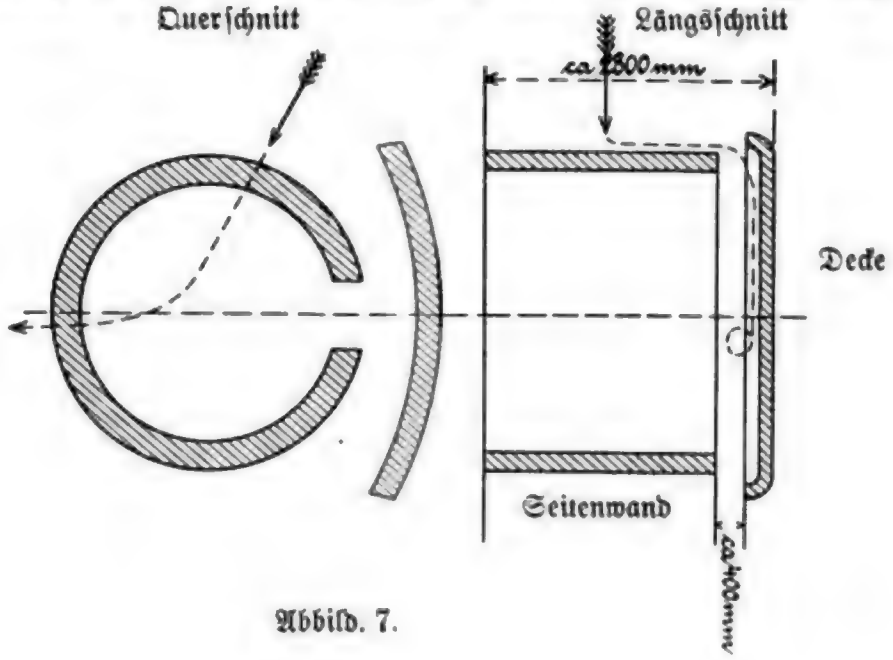
Schuß Nr. 3: 30,5 cm-Granate am Steuerbord vorderen 30,5 cm-Turmpanzer. Wirkungslos.

Abbild. 5. Schuß Nr. 7 und 8 der Skizze (S. 1209).

Digitized by Google

Abbild. 6. Zur besonderen Darstellung des Treffers, welcher den Steuerbordanker weggerissen hat. Schuß Nr. 1 der Skizze.

Schuß Nr. 4: 30,5 cm-Granate mit voller Spitze am Steuerbord-Kommandoturm. Die Spitze der Granate hat den in nachstehender Skizze angegebenen Weg



Abbild. 7.

Digitized by Google

Abbild. 8. Besonders zu bemerkende Treffer: 1. Am vorderen Kommandoturm, Schuß Nr. 4 der Skizze. — 2. Unterhalb des vorderen 30,5 cm-Turmes, Schuß Nr. 2 der Skizze.

Digitized by Google

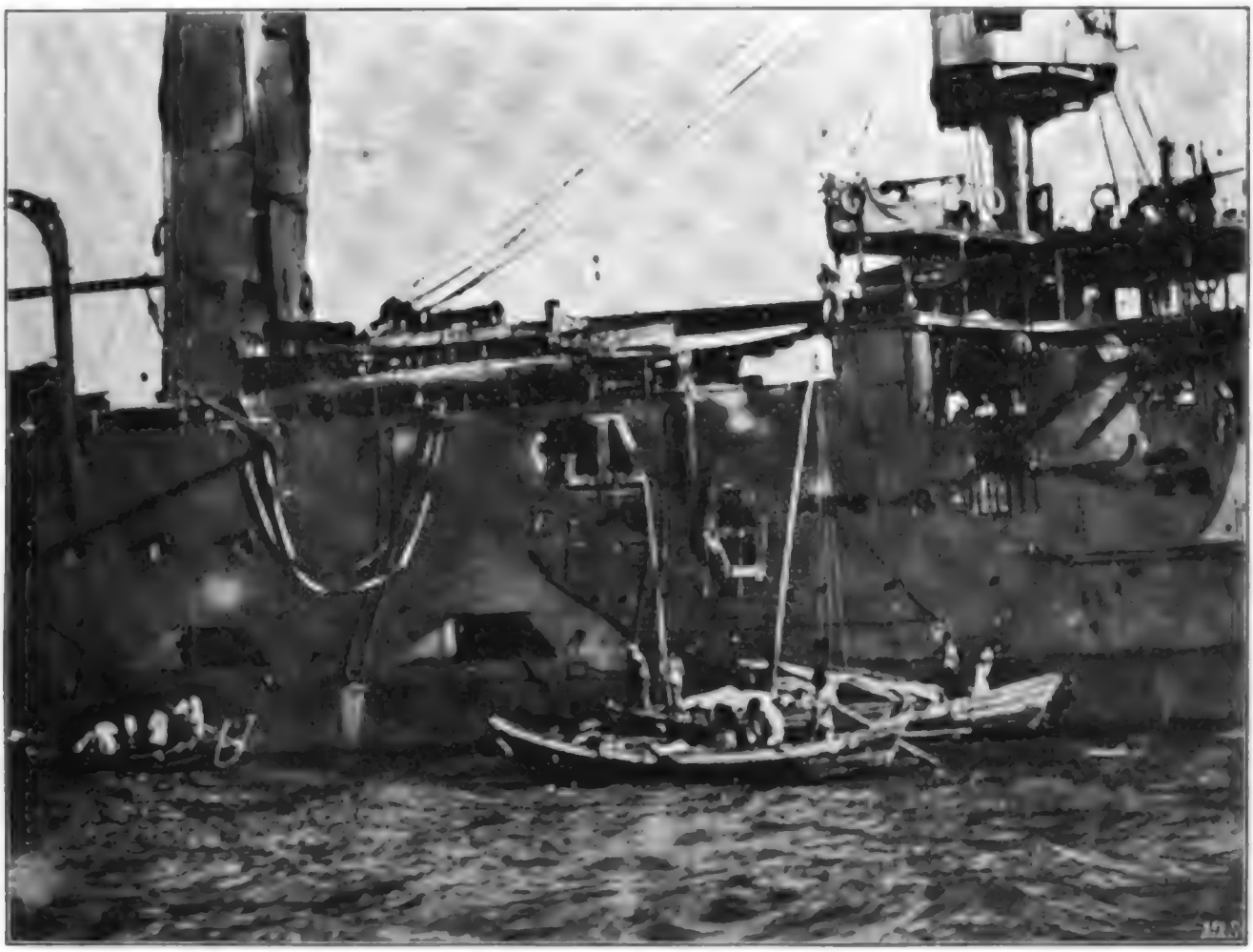
Abbild. 9. Zur besonderen Darstellung der Treffer: 1. Am vorderen Kommandoturm, Schuß Nr. 4 der Skizze. — 2. Unterhalb des vorderen Turmes, Schuß Nr. 2 der Skizze. — 3. Am Bug, Schuß Nr. 1 der Skizze. — 4. Am hinteren Schornstein, Schuß Nr. 7 und 8 der Skizze.

Digitized by Google

Abbild. 10. Zur Darſtellung der Beſchädigungen am vorderen Schornſtein, Schuß Nr. 6 der Liſte.

Digitized by Google

gemacht. Die im Turm befindlichen Personen: der Schiffsnavigationsoffizier, ein Fähnrich, der Rudergast und zwei oder drei Befehlsübermittler wurden dadurch getötet, daß ihnen die Köpfe abgerissen wurden, während zwei Offiziere betäubt wurden. Das Ruder wurde durch die fallenden Leute hart Backbord gelegt, die Ruderleitung blieb intakt. Der Kompaß wurde zerschlagen. Die unter der Turmdecke entlangführenden Kabel sind weggerissen und die mechanische Verbindung mit der Maschine ist zerstört. Der Geschoßkopf verließ den Kommandoturm in der Pfeilrichtung und schlug in den die vordere Reeling der Kommandobrücke bildenden Hängemattskasten, wo er später gefunden wurde.



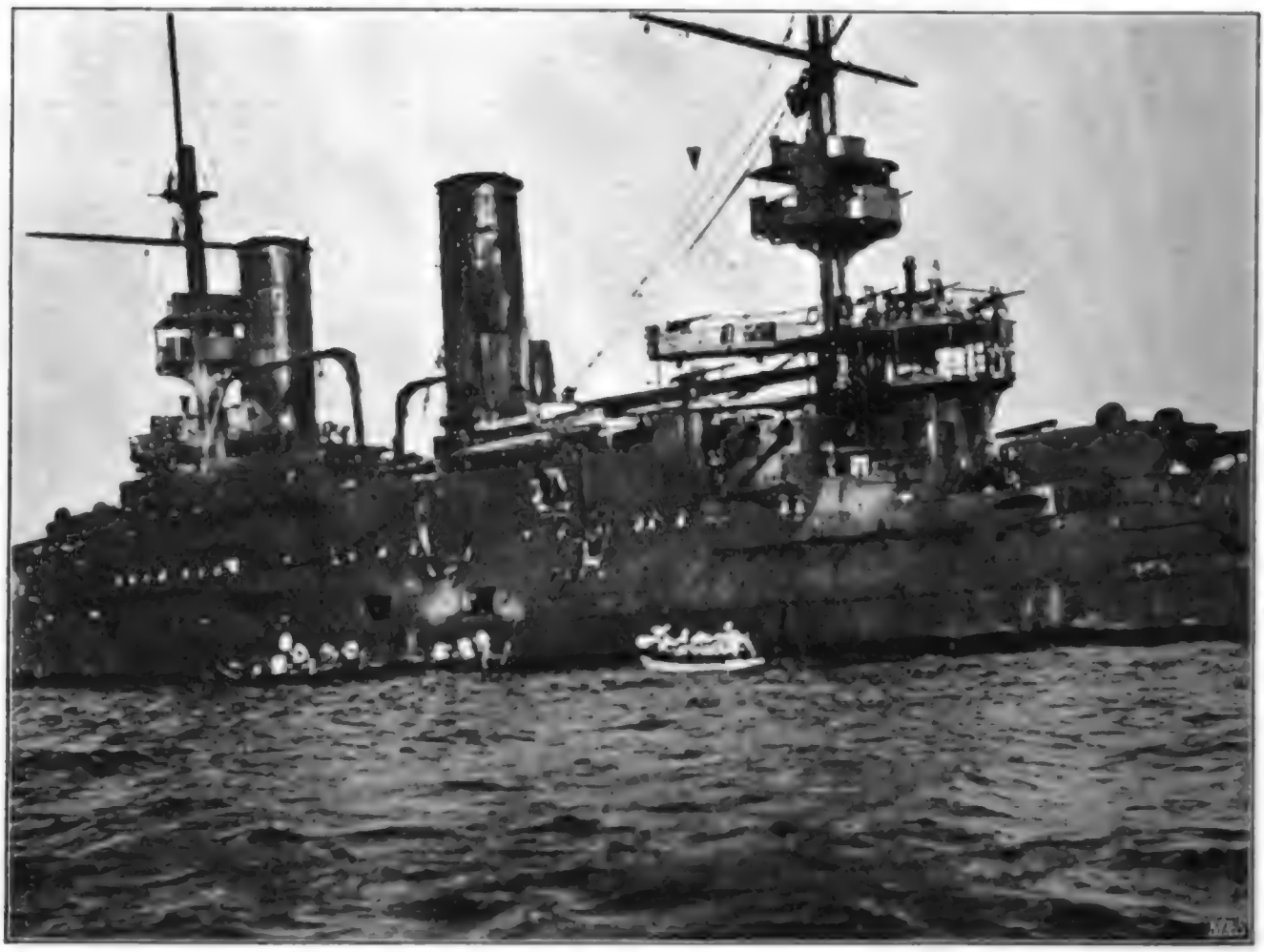
Abbild. 11. Zur Darstellung der Treffer unterhalb des hinteren Schornsteines und der hinteren Kommandobrücke. Schuß Nr. 9 und 10 der Skizze.

Schuß Nr. 5: Eine 30,5 cm-Granate mit voller Spitze traf den Fuß des Fockmastes zwischen oberer und unterer Kommandobrücke. Das Geschoß ist durch die Steuerbordwand des Mastes durchgedrungen und an der Backbordwand krepiert. Im vorderen Teil sind die Eisenplatten des Mastes vollständig weggerissen, nur an der Hinterseite besteht noch eine stegartige Verbindung zwischen beiden Brücken, die aber keine Stütze für den darüberstehenden schweren Gefechtsmast ist. Dieser ruht lediglich auf dem oberen Brückendeck, mit diesem durch starke Winkeleisen verbunden, die unbeschädigt sind. Die im Mast liegenden Scheinwerferkabel sind zerrissen. Der Schuß

Digitized by Google

tötete den Admiral Witthöft, den Geschwadernavigationsoffizier und etwa 15 Mann. Der Chef des Stabes, Admiral Matusewitsch, und der Kommandant, Kapitän Iwanoff, wurden verwundet. Die Offiziere befanden sich wahrscheinlich im Feuerlee des Kommandoturms.

Schuß Nr. 6: Eine 30,5 cm-Granate mit voller Spitze traf den unteren Teil des vorderen Schornsteins. Der Schuß durchschlug die Steuerbordwand des Schornsteins nnd krepierte an der Backbordwand desselben, diese ebenfalls zerreißend.



Abbild. 12. Zur Darstellung der drei wichtigsten Treffer auf Backbordseite in der Bordwand:
1. Unterhalb des hinteren Schornsteines, Schuß Nr. 9 der Skizze.
2. Unterhalb des hinteren Kommandoturmes, Schuß Nr. 10 der Skizze.
3. Am hinteren Turm, Schuß Nr. 15 der Skizze. Dieser Schuß hat einen Poller vollkommen abgerissen.

Schuß Nr. 7 und 8: Zwei 30,5 cm-Sprenggranaten verletzten den oberen und unteren Teil des hinteren Schornsteins. Die Schüsse sind auf die Steuerbordwand des hinteren Schornsteins aufgeschlagen und an derselben krepiert, sie von oben bis unten zerreißend. Die Backbordwand zeigt keine von diesen Schüssen stammende Verletzung.

Schuß Nr. 9: Wahrscheinlich ein 20 cm-Geschoß eines Kreuzers hat die Backbord-Bordwand im Aufbaudeck unterhalb des daselbst stehenden Dampfbootes durchschlagen. Verschiedene Beschädigungen an Deck, unter anderen Bäckerei zerschossen. Rundes Loch in der Bordwand von etwa 1 m Durchmesser.

Digitized by Google

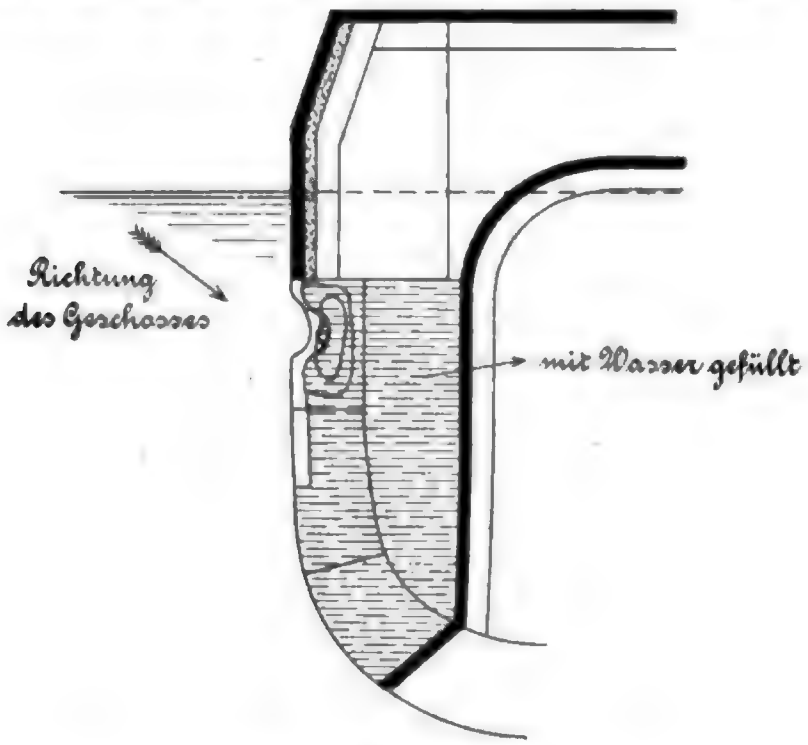
Schuß Nr. 10: Ebenfalls 20 cm-Geschoß hat die Backbordseite an der vorderen unteren Kante des hinteren 15 cm-Turmes durchschlagen. Loch von $1 \times 0{,}5$ m in der Bordwand. Verkleidung des Turmunterbaues in der Admiralsmesse weggerissen.

Schuß Nr. 11: 30,5 cm-Sprenggranate hat die Decke des hinteren 30,5 cm-Turmes neben der Zielhaube getroffen. Decke leicht eingebeult, vom Befestigungswinkeleisen der Haube sind einige Niete losgeschlagen, die im Innern des Turmes einen Mann getötet haben. Der in der Haube befindliche Mann verlor nur für kurze Zeit die Besinnung. Die Sprengstücke des Schusses haben das hintere Kartenhaus (Admiralsraum) durchlöchert.

Schuß Nr. 12: 30,5 cm-Sprenggranate hat das vordere Kartenhaus hinter dem Fockmast zertrümmert.

Schuß Nr. 13: 30,5 cm-Sprenggranate hat den hinteren 30,5 cm-Turm an Backbordseite getroffen. Geschoß krepierte wahrscheinlich im Aufschlag, blieb ohne Wirkung.

Schuß Nr. 14: Unterwassertreffer einer wahrscheinlich 30,5 cm-Granate Steuerbord unter dem vorderen 15 cm-Turm, etwa $2^1/_4$ m unter Wasser, unterhalb des Gürtelpanzers. Nach den Taucheruntersuchungen soll das Geschoß den Stoß zweier Außenhautplatten getroffen haben. Die Platten, Spanten und Stützbleche sollen auf etwa $3^1/_2$ m in der Längsrichtung eingebeult bezw. verbogen, jedoch nicht gerissen sein. Das Stoßblech soll, wie aus der Abbild. 13 ersichtlich, abgesprungen sein und das Wasser,



Abbild. 13.

etwa 150 Tonnen, durch die Löcher der losgesprungenen Niete in die Abteilung hinter dem heruntergezogenen Panzerdeck eingedrungen sein. „Zessarewitsch" lief mit kaum bemerkbarer Schlagseite in den Hafen ein.

Schuß Nr. 15: Eine 30,5 cm-Sprenggranate hat auf dem Backbord-Achterdeck Reeling und Oberdeck durchschlagen. Der Poller ist zur Hälfte weggerissen. Teakholzbelag des Oberdecks auf 2×2 m aufgerissen. Holz hat nicht gebrannt. Die durchschlagenen Decksplanken haben wenig gesplittert.

Digitized by Google

Zu diesen Beschädigungen ist im besonderen zu bemerken:

1. Da die japanischen Granaten zum Teil nur die Bordwand durchschlagen, im Innern des Schiffes jedoch eine kaum merkbare Wirkung hervorgerufen haben, so muß angenommen werden, daß dieselben zu schnell explodieren. Es unterscheiden sich in dieser Beziehung die Fockmast- und Schornsteintreffer, die von schwerer explodierenden Granaten herrühren, sehr wesentlich von den meisten Treffern im Schiffsraum. Manches wird in dieser Beziehung auch dem Unterschied in der Wirkung der Sprenggranate und Granate zuzuschreiben sein. Man wird nach der Darstellung schließlich in der Annahme nicht fehlgehen, daß teilweise von den Japanern Halbpanzergranaten mit Bodenzündung verwendet worden sind.

2. Trotz der Holzdecks und trotzdem alle Boote an Bord waren, ist die Splitterwirkung sehr gering gewesen.

3. Die Holzdecks haben keine Brände zur Folge gehabt, wie dieses im chinesisch-japanischen Kriege in die Erscheinung trat.

4. Durchschlagungen des Panzers sind nirgends vorgekommen; alle unter dem oberen Panzerdeck liegenden vitalen Teile sind vollständig unversehrt. Einzelne Sprengstücke sind durch den hinteren Schornstein auf die darunter befindlichen Kessel gefallen und haben einige Überhitzerrohre derselben beschädigt. Die Ursache dieser geringen Wirkung der schwersten japanischen Kaliber gegen den russischen Panzer ist in der großen Gefechtsentfernung und in dem scheinbaren Nichtgebrauch von Panzergranaten zu suchen.

5. Der Unterwassertreffer unterhalb des Steuerbord vorderen 15 cm-Turmes hat nicht vermocht, die Außenhaut zu durchschlagen. Lediglich infolge Loslösung der Niete bei Einbeulung der Außenplatte ist Wasser in das Schiffsinnere gedrungen.

6. Der vordere und hintere 30,5 cm-Turm sind von je einem Geschoß getroffen, ohne daß Beschädigungen oder Störungen im Drehmechanismus der Türme und in den Bedienungsapparaten der Geschütze vorgekommen wären. Nach dem Bericht eines den „Zessarewitsch" besichtigenden deutschen Offiziers soll allerdings der vordere Turm an Steuerbord eine große Ausstanzung zeigen.

Über den Munitionsverbrauch der Russen sind irgendwelche zuverlässigen Angaben nicht vorhanden. Nach den Äußerungen eines Offiziers soll der Munitionsmangel an 30,5 cm-Granaten — angeblich sind aus dem vorderen Turm 74 bis 76, aus dem hinteren 40 bis 45 Schuß gefeuert — mit ein Grund für „Zessarewitsch" gewesen sein, Tsingtau anzulaufen.*)

IV. Personalverluste des Schiffes.

Vier Offiziere und acht Mann sind nach Angabe des Schiffsarztes getötet, fünfzig Offiziere und Mannschaften verwundet. Über die Art der Verwundungen ist noch nichts Näheres bekannt. Von allen Seiten wird die verderbliche Wirkung der Sprenggranatengase hervorgehoben. Noch 24 Stunden nach der Schlacht klagten viele über Betäubung, Schwindel, Verlust des Gedächtnisses und Kopfschmerzen, ohne direkte Verletzungen zu haben. Haare und Bart, teilweise auch die Haut von denen, die sich in der Nähe einer explodierenden Sprenggranate befunden hatten, waren intensiv gelb. Eine ähnliche Färbung zeigten auch die Schiffsteile an den Explosionsorten.

*) Aus den 15 cm-Geschützen sollen, wie nachträglich bekannt wird, 580 bis 600 Schuß gefeuert sein.

Digitized by Google

V. Schlußbemerkungen.

Wenn man unter dem Eindruck der ausschlaggebenden Bedeutung, die in diesem Kriege das Übergewicht zur See für beide kämpfenden Parteien hat, das Verhalten der beiderseitigen Seestreitkräfte in diesem vorläufigen Schlußakt betrachtet, wenn man sich klar macht, was von beiden Seiten aufs Spiel gesetzt wurde und was gewonnen werden konnte, so erscheint sowohl die Handlungsweise der Russen wie die der Japaner in vieler Beziehung rätselhaft.

Zweifellos hat die russische Flotte von Anbeginn des Krieges an ein sehr geringes Zutrauen zu ihrer Leistungsfähigkeit und der Fähigkeit, die ihr anvertrauten Waffen voll auszunutzen, gehabt. Nicht nur das Selbstbewußtsein und die Zuversicht in der taktischen Führung fehlte von Anfang an aus Mangel an Geschwaderschulung, sondern man war sich auch über die Verwendung der Waffen nicht klar. Kein russisches Torpedoboot hat in diesem Kriege bisher einen Torpedoschuß abgefeuert. Die Boote wurden nach Aussage der russischen Offiziere bisher lediglich zum Minenlegen, Beobachtungsdienst und zu artilleristischen Kämpfen mit japanischen Torpedobooten benutzt, die um so erfolgloser ausfallen mußten, als bei den russischen Torpedobootsausfällen fast immer der starke artilleristische Rückhalt großer kampfkräftiger Schiffe fehlte, ohne den die japanischen Torpedoboote niemals vorgingen. An eine nächtliche Verwendung der Boote ist scheinbar nie gedacht worden. Es ist daher nicht verwunderlich, daß die russischen Kreuzer und Torpedoboote bei dem Ausbruch am 10. August mehr als ein des Schutzes bedürftiges, lästiges Beiwerk angesehen wurden wie als ein Kampfinstrument, das bei der Vorbereitung des Ausbruchs wie in der folgenden Nacht sehr große Dienste leisten konnte.

Aber auch die Japaner haben aus ihren Torpedobooten nichts zu machen gewußt. Alle russischen Offiziere betonen, daß die japanische Torpedobootstaktik an Schneid nichts zu wünschen lasse, daß indessen die Waffe selbst nicht auf der Höhe der Leistungsfähigkeit stehe. Der verhältnismäßig mangelhafte Erfolg des ersten Torpedobootsangriffs auf die in Doppelformation vor Anker liegende, ahnungslose russische Flotte bei Port Arthur am 8./9. Februar bestätigt diese Behauptung. Die Chancen waren hier für die japanischen Boote die denkbar günstigsten, und doch haben von 23 abgefeuerten Torpedoschüssen nur 3 getroffen, also 13 Prozent.

So ist es erklärlich, daß „Zessarewitsch“ in der Nacht vom 10. zum 11. August umringt von japanischen Torpedobooten, zu entkommen vermochte, wiewohl die Angriffschancen auf das durch die Schlacht namentlich in seiner personellen Leistungsfähigkeit mitgenommene Schiff wiederum sehr günstige waren.

Das taktische Verhalten beider Parteien in der Schlacht vom 10. August ist, soweit es bekannt geworden ist, verständlich bis zur Schlußphase des Kampfes. Vermöge eines ausgezeichnet organisierten Beobachtungs- und Verbindungsdienstes gelang es den japanischen Kreuzern, das Gros bereits 3 Stunden nach erfolgtem Ausbruch an den Gegner heranzuführen. Erleichtert wurde dies Manöver dadurch, daß den Russen durch die geographischen Verhältnisse die Kursrichtung gewissermaßen vorgeschrieben war, und dann durch die vermutlich günstige Aufstellung des japanischen Gros zu dieser Kursrichtung. Die große Überlegenheit der Japaner in der Schießausbildung und in den artilleristischen Einrichtungen legte es ihnen nahe, den Kampf auf weite

Digitized by Google

Entfernungen zu führen mit der während des ganzen Kriegsverlaufs hervorgetretenen Tendenz, den Gegner möglichst zu schädigen, ohne sich selbst ernstlich einzusetzen, um für die drohende Ostseeflotte noch genügend Kampfkraft übrig zu haben. Vergegenwärtigt man sich die Bedeutung dieses Momentes, so wird man verstehen, warum die Japaner die Schlacht nicht bis zur gänzlichen Vernichtung des Gegners durchgeschlagen haben. Die von ihnen angewandte Taktik ließ sich anderseits nur infolge zweifellos vorhandener Geschwindigkeitsüberlegenheit durchführen, die es gestattete, die Entfernung zu wählen, ohne andere taktische Nachteile in Kauf zu nehmen.

Unverständlich dagegen bleibt das Verhalten des japanischen Gros von dem Moment an, wo die Russen den Rückzug nach Port Arthur antraten. Ehe nicht weitere Anhaltspunkte hierfür auch von japanischer Seite vorliegen, hieße es, sich in müßige Spekulationen einlassen, wollte man eine Erklärung dafür suchen.

Die taktische Handlungsweise der Russen wiederum läßt sich, sofern die vorliegenden Nachrichten richtig sind, bis zu dem Augenblick verstehen, wo sie davon überzeugt wurden, daß ihre Geschwindigkeitsunterlegenheit ihnen ein Entkommen unmöglich machte. Von diesem Augenblick an waren sie moralisch von dem Befehl, sich nach Wladiwostok durchzuschlagen, entbunden, und es mußte von nun an ihr Bestreben sein, dem Gegner auf Kampfentfernungen, wo sie sich ihm gewachsen fühlten, so viel Abbruch wie möglich zu tun, d. h. in der Melee. Der Moment dazu wurde von „Retwisan" durch Aufdrehen nach Steuerbord angezeigt, aber die Absicht wurde wohl nicht verstanden, jedenfalls von keinem der russischen Schiffe durchgeführt.

Die artilleristischen Leistungen der Japaner werden von den russischen Offizieren mit unverhohlener Bewunderung angesehen. Die Entfernungen, auf denen die japanischen Geschütze bereits Treffer zu verzeichnen hatten, liegen nach den russischen Schätzungen zwischen 70 und 80 hm. Man darf zur richtigen Beurteilung dieser Verhältnisse nicht außer acht lassen, daß es eben Schätzungen waren, denn die im Gebrauch gewesenen Entfernungsmesser lassen, wie russische Offiziere angegeben haben, ein Messen auf solche Entfernungen nicht zu. Immerhin sind die Schießleistungen der Japaner ausgezeichnete und, wie die russischen Offiziere sagen, sehr wesentlich dadurch so den russischen überlegen gewesen, daß die Japaner über Fernrohrvisiere verfügten, die die Russen nicht hatten.

Man darf bei der Beurteilung der russischen Schießleistungen auch nicht den hemmenden Einfluß außer acht lassen, dem die in Port Arthur gefesselte Flotte in ihrer Schießausbildung unterworfen war. So hatte „Zessarewitsch" in der Schlacht am 10. August zum ersten Male in diesem Kriege seine schweren Geschütze in Gebrauch gehabt.

Vom Standpunkt des Seeoffiziers wie des Konstrukteurs ist der bisherige Kriegsverlauf mit Spannung verfolgt worden, erhoffte man von ihm doch eine recht eingehende Probe auf die Anschauungen, welche bei den heutigen Schiffskonstruktionen maßgebend sind. Wenn die Ausbeute bisher auch nur recht mager war, so läßt sich doch schon so viel sagen, daß namentlich die Schlacht am 10. August manche wertvollen Fingerzeige für die Verbesserung konstruktiver Einzelheiten auf unsern Kriegsschiffen geliefert hat.

Welchen Einfluß hat aber dieser Krieg bisher auf die Schiffstypenfrage gehabt? Die Frage scheint insofern nicht unberechtigt, als einerseits die Linienschiffe als aktive Faktoren sehr wenig in die Erscheinung getreten sind, während die nach außen hin sichtbaren Erfolge in dem bisherigen Kriegsabschnitt entschieden auf der Seite der

Digitized by Google

Torpedoboote, Kreuzer und Minen gelegen haben. Es ist daher nur zu verständlich, daß diejenigen, welche nicht gewohnt sind, den maritimen Dingen auf den Grund zu schauen, sich durch die Taten der japanischen Torpedoboote am 8./9. Februar, die russischen Kreuzerunternehmungen gegen ungeschützte japanische Transporte und die beiderseitigen durch Minen hervorgerufenen Schiffsverluste haben blenden lassen. Und die junge Schule Frankreichs hat es sich nicht entgehen lassen, diese Gelegenheit zu benutzen, um ihrem Vorkämpfer, dem Marineminister Pelletan, seinen dornenvollen Weg in der bevorstehenden Etatssession zu ebnen. Der Verfasser eines unter dem Titel „Der Bankerott des Panzerschiffs" veröffentlichten Aufsatzes gipfelt seine Erfahrungen aus dem Kriege schließlich in dem Satz: Die Herrschaft auf dem Meere gehört der nicht gepanzerten Flotte, die eine solche Geschwindigkeit besitzt, daß kein Panzerschiff sie einholen oder ihr ausweichen kann.

Was, so fragen wir dagegen, hätten diese Schiffe zur Fesselung des russischen Port Arthur-Geschwaders beigetragen, wenn die russische Linienschiffsflotte auf der Höhe der japanischen Schießausbildung gestanden hätte? Was wäre aus den japanischen Seetransporten geworden, wenn die russische Port Arthur-Flotte, nur bedroht von solchen ungeschützten Schiffen, das offene Meer gewonnen hätte? Und anderseits: Wie hätten die russischen Wladiwostok-Kreuzer auch nur wagen können, ihren Hafen zur Störung der rückwärtigen Verbindung des Feindes zu verlassen, wenn ihnen ein an Kampfkraft überlegenes feindliches Geschwader die Rückkehr in den Hafen zu verschließen imstande gewesen wäre?

Schließlich: Welchen Erfolg hätte der Angriff der japanischen Torpedoboote gegen das russische Geschwader am 8./9. Februar und die häufigen Minenoperationen auf der Reede von Port Arthur gehabt, wenn auf der einen Seite der Wachtdienst besser gehandhabt worden wäre und einen kampfkräftigeren Rückhalt gefunden hätte und auf der andern Seite nicht kampfkräftige, d. h. offensiv und defensiv starke Schiffe als Basis bereitgelegen hätten?

Nichts kann nach unserer Ansicht die Existenzberechtigung des Linienschiffes als des Rückgrats einer Flotte besser erweisen, als die bisherigen Kriegsvorgänge, und England hat auch bereits mit jener maritimen Einsicht, die dem englischen Volke eigen ist, die Konsequenzen daraus gezogen, indem es die Linienschiffe der „Lord Nelson"-Klasse in ihren Offensiv- und Defensiveigenschaften gegen die „King Edward"-Klasse sehr wesentlich erhöht hat, die Panzerkreuzerbauten dagegen einzuschränken sucht. Die Herrschaft auf dem Meere gehört schließlich trotz Minen, Torpedos und Unterseebooten doch dem kampfkräftigen, von genügender Geschwindigkeit getragenen Linienschiff. Und so wird es bleiben, solange die Artillerie als Fernwaffe, im Gegensatz zum Torpedo, ihr Feld zu behaupten weiß, „denn niemand kommt um die Notwendigkeit herum, dort zu schlagen, wo er herrschen will."

*) Frhr. v. Maltzahn: „Marine-Rundschau", 1904, S. 290.

Vth.

Digitized by Google

Im Stabe des Majors v. Glasenapp.

Von der Bildung des Marine-Expeditionskorps bis Ende März 1904.

(Mit 2 Kartenskizzen.)

Von Schäfer, Leutnant im 2. Seebataillon.

Der Grund für den Aufstand der Hereros ist wohl in dem natürlichen Bestreben der schwarzen Bevölkerung zu suchen, die Herrschaft der Weißen abzuschütteln. Jede Kolonialmacht muß auf solche Aufstände gefaßt sein und mit ihrer Möglichkeit rechnen. Obgleich von vielen vorausgesagt, wurde ein Aufstand der Hereros doch jetzt kaum erwartet, und über die Ursachen, die gerade diesen Winter den Stein ins Rollen brachten, ist man geteilter Ansicht. Ausbreitung der weißen Farmer, Schuldeneintreibung der Händler, gut gemeinte, aber falsch verstandene Lehren der Missionare, alles mag dazu beigetragen haben, daß die Hereros die günstige Gelegenheit ergriffen, als fast die gesamte Truppenmacht und die Aufmerksamkeit der Regierung durch den Aufstand der Bondelzwarts im Süden in Anspruch genommen waren.

Im Hererolande befanden sich Mitte Januar nur die 4. Feldkompagnie in Outjo und schwache Stationsbesatzungen an der Bahn in Karibib, Okahandja, Windhuk, ferner in Omaruru und Otjimbingwe sowie im Osten in Gobabis und Seeis. In mehreren kleineren Stationen waren nur Posten von wenigen Mann, die sich längere Zeit nicht halten konnten. Als die Lage drohend wurde, erfolgte durch Einziehung von Reserven, Landwehr und Landsturm eine Verstärkung dieser Truppen.

Aber überall zugleich losschlagend, gelang es den Hereros im ersten Anlauf die kleinen Posten teilweise zu überfallen; sie erschlugen einzeln wohnende Farmer und durch das Land ziehende Händler. Überall wurde zerstört, geraubt und geplündert. Sogar die Warenlager in Okahandja und teilweise auch in Omaruru konnten nicht geschützt werden. Reiche Vorräte an Proviant und Kleidungsstücken, auch Waffen und Munition fielen den Schwarzen in die Hände. Die Viehherden, der wertvollste Besitz des Landes, waren gestohlen und weggetrieben. Die Bedeutung von Bahn und Telegraph erkennend, hatten die Hereros auch diese an mehreren Stellen gründlich zerstört.

An den genannten besetzten Stationen kamen die Erfolge der Schwarzen zum Stehen; sie haben die Stationen wohl längere Zeit beschossen, aber zu einer eigentlichen Belagerung oder einem energischen Angriff kam es nicht. Doch war die Lage sehr bedenklich, da die Verbindung der Stationen untereinander gestört war. Die 4. Feldkompagnie war im Norden vollauf beschäftigt.

Die erste Hilfe brachte in dieser Zeit S. M. S. „Habicht". Korvettenkapitän Gudewill, den eine tückische Krankheit leider kürzlich dahingerafft hat, übernahm von Swakopmund aus die Oberleitung. Er selbst begleitete das Landungskorps in Stärke von etwa 70 Mann mit zwei Revolverkanonen und einem Maschinengewehr, das nach Karibib vorgeschoben und später von Kapitänleutnant Gygas übernommen wurde. Ein Ablösungstransport der Schutztruppe, 250 Mann unter Oberleutnant v. Winckler, schwamm auf dem Wasser und war Anfang Februar in Swakopmund fällig.

Digitized by Google

So lagen die Verhältnisse, als am 17. Januar mittags die Formierung des Marine-Expeditionskorps und seine Ausreise für den 21. Januar befohlen wurde. Von Windhuk her war gebeten worden um ein Seebataillon und eine Batterie. Es handelte sich eben darum, möglichst schnell eine verwendungsbereite Truppe zur Verfügung zu haben; aus Freiwilligen der Armee zusammengesetzte Neuorganisationen hätten zur Formierung einer zu langen Zeit bedurft.

Unter damaligen Verhältnissen erschien als Hauptaufgabe des Expeditionskorps Freimachung der Bahnverbindung und Entsatz der bedrohten Stationen; an weitausgreifende Unternehmungen, entfernt von Bahn und Stationen, war zunächst nicht zu denken. Entsprechend war das Expeditionskorps zusammengesetzt (s. Anlage 1) und ausgerüstet. Da die erste Tätigkeit der Expedition in den südafrikanischen Sommer fiel, war als Bekleidung der in China bewährte Khakistoff und der Tropenhelm gewählt. Von der Heimatsuniform wurden nur Litewka, blaue Hosen, Mantel, Feldmützen, Fußbekleidung und Unterzeug mitgenommen. Zur Vervollständigung der Ausrüstung erhielt jeder Mann außer zwei Feldflaschen noch einen Wassersack aus Segeltuch, eine Gummiunterlage und eine wollene Decke.

25 Reitpferde mit Sattelausrüstung wurden für Offiziere mitgegeben. Weitere Pferde, um auch den größten Teil der Mannschaft beritten zu machen, wurden von der Kolonialverwaltung in Argentinien angekauft. Diese Tiere konnten allerdings erst drei Wochen nach dem Marine-Expeditionskorps in Swakopmund eintreffen, aber in der ersten Zeit glaubte man, längs der Bahn ohne sie auskommen zu können, auch einiges im Lande vorzufinden.

Formierung, Einkleidung und Ausrüstung der Teile des Expeditionskorps verliefen glatt, und zur festgesetzten Stunde konnte die „Darmstadt" am 21. Januar Wilhelmshaven verlassen.

Da Oberst Dürr, der Führer des Expeditionskorps, nebst seinem Stabe erst mit dem nächsten Dampfer folgen sollte, führte Major v. Glasenapp den Oberbefehl. Mit dem Transport trat Major v. Estorff von der Schutztruppe die Ausreise an. Eine Eisenbahnbauabteilung und ein Ersatztransport für das ausgeschiffte Landungskorps von S. M. S. „Habicht" wurden dem Transport angeschlossen.

Die Überfahrt verlief bei gutem Wetter sehr glatt. Am 27. Januar liefen wir Madeira an, um Kohlen zu nehmen. Nachrichten, die wir hier durch das deutsche Konsulat erhielten, besagten, daß Windhuk, Okahandja, Omaruru bedroht, die Bahn jenseits Karibib gründlich zerstört sei. Die Lage war mithin dieselbe geblieben wie bei der Abreise aus Deutschland. Wir hatten schon gefürchtet, zu spät zu kommen, und so war diese Nachricht unserem kriegerischen Tatendrang hoch willkommen.

Während der Überfahrt herrschte an Bord fieberhafte Tätigkeit. In erster Linie galt es, die Kompagnien und Abteilungen mit allem so vollständig auszurüsten, daß sie bei Ankunft in Swakopmund sofort verwendungsbereit gelandet werden konnten. Die Kieler Kompagnien mußten noch in Khaki eingekleidet werden. Verschiedene kleinere Ausrüstungsstücke wurden ausgegeben und Versuche gemacht, den Tornister durch eine selbstkonstruierte leichtere Tragevorrichtung zu ersetzen. Diese Versuche führten dazu, daß man schließlich das Fahren der Tornister als Regel vorsah und aus dem Brotbeutelband einen Hilfstragegriemen fertigte, um den mit zwei Patronentaschen, Wassersack,

Digitized by Google

zwei Feldflaschen und Brotbeutel schwer behängten Leibriemen zu entlasten. In den letzten Tagen wurde Munition verausgabt und bereitgestellt, die Gurte der Maschinenkanonen wurden gefüllt. Da die mitgegebenen eisernen Portionen zu tief lagen, wurden solche aus den Beständen des Schiffes notdürftig zusammengestellt.

Täglich übten die Kompagnien und schossen; bei der großen Zahl der mitgenommenen November-Rekruten war das dringend erforderlich.

Nach dem Verlassen von Madeira wurden die Pferde, so oft es der Seegang erlaubte — beinahe jeden Tag —, geführt; sie kamen daher alle in bester Verfassung an.

Am 9. Februar mittags traf die „Darmstadt" auf der Reede von Swakopmund ein, wo S. M. S. „Habicht" und ein Wörmanndampfer lagen. Der Kommandant von S. M. S. „Habicht", Korvettenkapitän Gudewill, kam sofort an Bord, mit ihm Oberleutnant Techow aus Windhuk und Bezirkshauptmann Dr. Fuchs aus Swakopmund. Die Lage war völlig verändert.

Hauptmann Franke mit der 2. Feldkompagnie, etwa 100 Mann, vom Marsche nach dem Süden umkehrend, hatte am 27. Januar Okahandja entsetzt, dann am Kaiser-Wilhelms-Berg gekämpft, später in verlustreichem Gefecht Omaruru befreit. Überall waren die Hereros von der Bahnlinie zurückgewichen, diese nur noch durch einzelne Späher beobachtend.

Bahn, Telegraph und Telephon waren wiederhergestellt durch Beamte und Arbeiter der Otavibahn, unterstützt durch Mannschaften von S. M. S. „Habicht" unter Oberleutnant z. S. Hermann.

Am 2. Februar war der Ablösungstransport der Schutztruppe, etwa 250 Mann, unter Oberleutnant v. Winckler in Swakopmund eingetroffen. Die Abteilung war mit der Bahn nach Windhuk befördert und von dort auf Gobabis in Marsch gesetzt worden, um dies zu entsetzen und die Ostgrenze zu decken.

Über die Truppen im Süden des Schutzgebiets lagen keine neueren Nachrichten vor. Der Gouverneur, Oberst Leutwein, war von dort durch englisches Gebiet über Port Nolloth nach Lüderitzbucht gelangt und wurde in den nächsten Tagen erwartet.

Mit der 2. Feldkompagnie (Franke) in Omaruru bestand Heliographenverbindung über Karibib; über die 4. Feldkompagnie (Kliefoth) in Outjo war seit Beginn des Aufstandes nichts mehr bekannt.

Die Hereros hatten sich in den Gefechten gegen die 2. Feldkompagnie hartnäckig im Widerstand gezeigt und überall in erfolgreicher Weise versucht, das Abtreiben des geraubten Viehs zu decken.

Eine größere Ansammlung von Hereros sollte nach Kaffernmeldungen im Osten bei Kehoro am Schwarzen Nossob sein. Gerüchtweise verlautete auch von Ansammlungen am Waterberg. Teile saßen in den Onjatibergen, andere bedrohten noch Otjimbingwe im Swakoptal.

Der wertvollste Besitz des Landes, das Vieh, war überall gestohlen, und man fürchtete, daß die Hereros versuchen würden, die Herden nach Osten über die Grenze nach Britisch-Betschuanaland fortzutreiben, so dem Lande einen unersetzlichen Verlust bereitend. Zu damaliger Zeit war ein solches Unternehmen leicht, da es gut geregnet

Digitized by Google

hatte; sogar im Sandfeld (nordöstlich Okahandja) fand man überall reichlich Wasser und Weide. An bestimmte Marschrouten waren die Schwarzen damals nicht gebunden.

Seit wir die Heimat verlassen, hatte sich also die Lage und damit unsere Aufgabe völlig geändert. Es handelte sich jetzt nicht mehr nur um Operationen längs der Bahn oder in der Nähe der größeren Stationen, vielmehr mußte weitab von Bahn und bewohnten Orten, in einem Gebiet, das außer Wasser und Futter für Pferde und Vieh keinerlei Unterhalt bot, ein schneller, mit der Gegend eng vertrauter Feind verfolgt oder besser überholt werden. Obgleich Pferde nicht vorhanden waren, ging Major v. Glasenapp, dem nunmehr in Abwesenheit des Gouverneurs die Leitung der militärischen Operationen zufiel, sofort entschlossen an die neue schwierige Aufgabe heran.

Es wurde zunächst daran gedacht, eine Kompagnie unter Major v. Estorff nach dem Norden zu senden, um dort die berittenen, mit dem Gebiet vertrauten Feldkompagnien 2 und 4 für die Verwendung im Felde freizumachen, mit allen anderen Truppen nach dem Osten zu gehen, um das Abtreiben von Vieh zu hindern. Doch konnten entscheidende Entschlüsse noch nicht gefaßt werden; dazu wollten wir vorher mit Omaruru und Windhuk in Verbindung treten.

Es handelte sich zunächst um Ausschiffung und Bahntransport. Mit Hilfe des einzigen vorhandenen Schleppers „Pionier" wurden am Nachmittag des 9. und am frühen Morgen des 10. Februar der Stab, die 1. und 3. Kompagnie, zwei Züge der Maschinenkanonenabteilung, das Etappenkommando Swakopmund, die Eisenbahnabteilung und ein Teil des Sanitätsdetachements sowie acht Pferde ausgeschifft. Der Rest folgte im Laufe des 10. und 11. Februar. Da die See verhältnismäßig ruhig war, gelang die Ausschiffung ohne Schwierigkeit oder Aufenthalt.

Die Bahn von Swakopmund nach Windhuk ist eine Schmalspurbahn mit 60 cm Spurweite. Ihr Material ist das bei uns gebräuchliche Feldbahnmaterial. Die offenen Güterwagen faßten 25 Mann mit Gepäck — hierbei saßen die Leute auf dem Gepäck oder standen, an Liegen war gar nicht zu denken — oder zwei Maschinenkanonen nebst Bedienungsmannschaften oder vier Pferde; die Ladefähigkeit betrug 5 t. Bei den starken Steigungen, die die Bahn überwindet, waren 15 Wagen das Höchste für einen Zug. Der Mangel an brauchbaren Lokomotiven — das brakige Wasser an der ganzen Strecke greift die Kessel sehr an — und an Betriebspersonal gestattete nur einen Zug jeden Tag von Swakopmund abzulassen.

Die Oberleitung der Bahn wurde sofort militärischerseits in die Hand genommen, der Betrieb jedoch von dem angestellten Personal weiter besorgt.

Am 10. Februar 9 Uhr vormittags verließ der erste Zug (zehn Wagen für 250 Mann und Gepäck der 1. und 3. Kompagnie, zwei Wagen mit vier Maschinenkanonen, zwei Wagen mit acht Pferden und ein Wagen für Offiziere) Swakopmund; Major v. Glasenapp und Major v. Estorff mit Stab fuhren mit diesem Zuge nach Karibib, um mit Hauptmann Franke sofort in heliographische Verbindung treten und sich über die Verhältnisse orientieren zu können.

Bis Jakalswater führt die Bahn durch gelben Wüstensand, der nur durch Steinblöcke und schroff ansteigende Felspartien unterbrochen wird, bergan. Die starke Steigung Khanrivier—Welwitsch mußte der Zug geteilt überwinden. Die Truppen

Digitized by Google

wurden in Jakalswater und Kubas verpflegt. Erst am 11. 6 Uhr 40 Minuten vormittags trafen wir nach überaus anstrengender 22stündiger Bahnfahrt in Karibib ein, wo Oberleutnant der Reserve Kuhn Unterbringung und Verpflegung vorbereitet hatte.

Am 11. fuhren im zweiten Zuge die 2. und 4. Kompagnie und der Rest der Maschinenkanonenabteilung nach Karibib, wo sie am 12. früh eintrafen. In einem dritten Zuge folgten unmittelbar die Eisenbahnabteilung und der Rest des Sanitätsdetachements.

Der 11. Februar war in Karibib für den Stab ein überaus anstrengender Tag: sofort morgens wurde die heliographische Verbindung mit Hauptmann Franke in Omaruru aufgenommen; dieser hielt mindestens 300 Mann für nötig, um den noch östlich und nördlich Omaruru befindlichen Gegner zu verfolgen und die Verbindung mit der 4. Feldkompagnie herzustellen. Nach Ansicht des Hauptmanns v. François in Windhuk war im Osten die Abteilung v. Winckler vorläufig ausreichend, dagegen schien es dringend nötig, bei Otjimbingwe im Swakoptal Truppen zu zeigen. Die heliographische Verbindung mit dem Süden wurde wieder aufgenommen; die Nachrichten lauteten günstig, doch war auf ein Eingreifen der dort stehenden Truppen in absehbarer Zeit nicht zu rechnen.

Da ein Zug nach dem Osten über Gobabis ohnehin bei dem völligen Mangel an Pferden sehr schwierig und der Erfolg fraglich schien, außerdem bei gleichzeitiger Entsendung nach Norden und Osten das Expeditionskorps völlig auseinander gerissen wurde, beschloß Major v. Glasenapp, sich mit allen Truppen nach dem Norden zu wenden und erst, nachdem dort aufgeräumt und Pferde aus Argentinien eingetroffen, nach dem Osten zu gehen. Eine Kompagnie sollte, durch das „Habicht"-Detachement und die Eisenbahntruppe verstärkt, die Gegend von Otjimbingwe säubern, später Bahn und Etappenlinien decken.

In Karibib wurden für diese Zwecke alle Vorbereitungen getroffen, Ochsenwagen beladen und die am Orte vorhandenen, allerdings meist mangelhaften Pferde verteilt. Major v. Estorff mit der 3. Kompagnie unter Hauptmann Haering und zwei Maschinenkanonen trat am Nachmittag des 11. Februar den Marsch auf Omaruru an, der Rest des Expeditionskorps sollte am 12. folgen.

Als gerade die auch nach Swakopmund telegraphierten Befehle ausgegeben waren, ging von dort ein Telegramm des soeben eingetroffenen Gouverneurs Leutwein ein, dem nunmehr das Marine-Expeditionskorps unterstand. In Abänderung der von Major v. Glasenapp beabsichtigten Maßnahmen wurde befohlen, daß Major v. Estorff die Leitung der Operationen im Norden übernehmen solle; ihm wurde eine Kompagnie Marine-Infanterie unterstellt. Eine Kompagnie Marine-Infanterie sollte dem Oberleutnant v. Winckler auf Gobabis folgen, der Rest des Expeditionskorps in Okahandja zur Verfügung des Obersten Leutwein verbleiben.

Diese Anordnungen waren durch die Lage gerechtfertigt, aber hierdurch hörte das Expeditionskorps auf, ein Ganzes zu sein, es wurde in drei Teile zerrissen, die auf 100 und mehr Kilometer voneinander getrennt waren und nie wieder vereinigt werden konnten.

Die für den Norden bestimmte Kompagnie war schon am 11. nachmittags abmarschiert. Von den am 12. mittags in Karibib versammelten Truppen wurden

Digitized by Google

in zwei Eisenbahnzügen mit einer Stunde Abstand der Stab, die 1., 2. (ohne 1 Zug), 4. Kompagnie, Maschinenkanonenabteilung und Sanitätsdetachement nach Okahandja in Marsch gesetzt, wo sie am 13. früh nach anstrengender Nachtfahrt eintrafen.

Ein Zug der 2. Kompagnie unter Oberleutnant Graf v. Brockdorff nebst neun Reitern aus Karibib ging mit sieben leeren Ochsenwagen per Fußmarsch nach Okahandja ab; es handelte sich darum, hier möglichst viele Gespanne und Wagen zusammenzubringen, um die Truppe für Unternehmungen abseits der Bahnlinie auszurüsten.

Für die Unternehmung gegen Otjimbingwe blieben jetzt nur das Landungskorps von S. M. S. „Habicht" mit einem Feldgeschütz C/73 und einer Revolverkanone und die Eisenbahnabteilung übrig. Letztere war an der Bahnlinie selbst zur Zeit nicht erforderlich, zumal der Gouverneur die Betriebsleitung dem Direktor Hennig wieder übertrug. Unter Führung des Kapitänleutnants Gygas, begleitet vom Oberleutnant der Reserve Kuhn mit einigen Reitern, trat die etwa 100 Mann starke Abteilung am 12. nachmittags den Marsch über das Gebirge nach Süden an, um über Otjimbingwe und Groß-Barmen Okahandja zu erreichen. Der Verlauf dieser Expedition ist von Kapitänleutnant Gygas selbst beschrieben worden. Um nach Norden oder Osten ziehende Teile womöglich abzufangen, wurden die Bahnstationen und die Kolonne Graf Brockdorff von dem Unternehmen unterrichtet; eine Patrouille von etwa 40 Mann aus Windhuk und Okahandja unter Veterinärrat Rieckmann wurde nach Groß-Barmen befohlen.

Von Okahandja fuhr am 13. Februar morgens nach kurzer Rast und Verpflegung der Mannschaften die 1. Kompagnie, welcher ein Zug der Maschinenkanonenabteilung und ein am Ort befindliches Maschinengewehr zugeteilt wurden, nach Windhuk weiter; der Rest des Expeditionskorps verblieb in Okahandja und wurde lagermäßig untergebracht. Es wurden die Maschinenkanonen bespannt und mit ihnen Fahr- und Scharfschießübungen abgehalten. Hierbei überraschten die Treffgenauigkeit und das rasche Einschießen, dagegen war die Wirkung der kleinen Granate natürlich nur gering. Der Fuhrpark wurde organisiert und die Anlage von Proviantdepots vorgesehen.

Leider entsprach die Leistungsfähigkeit der Bahn nicht den Erwartungen: die Truppenzüge von Swakopmund ins Innere hatten das Personal stark in Anspruch genommen, und die Bahn konnte das ursprüngliche Versprechen, täglich einen Zug von 15 Wagen abzulassen, nicht halten. Am 10. war ein, am 11. waren zwei Züge ins Innere gegangen; daher fiel der Zug am 12. aus, am 13. wurden Pferde und in Madeira gekaufte Zugochsen sowie Munition verfrachtet, am 14. fuhr nur ein Zug für den Gouverneur. Der Nachschub unseres von Deutschland mitgeführten Proviants verzögerte sich, ebenso erreichten Verbandmittel und Lazaretteinrichtungen die Truppe nicht, da die späteren Züge nur acht Wagen hatten, mit geringerer Geschwindigkeit nur tagsüber fuhren und auch Fracht für die Warenhäuser in Windhuk usw. in großer Menge nehmen durften. Erst Anfang März besserten sich diese Verhältnisse, als die Bahn wieder in Militärbetrieb genommen und die Verfrachtung von Privatgütern verboten wurde.

Das Löschen der Ladung in Swakopmund verlief glatt. Die Leitung hatte hier Zahlmeister Prange, dem außer den Leuten des Proviant- und Materialien-

Digitized by Google

depots noch 19 Unteroffiziere und Seesoldaten zugeteilt wurden, die gleichzeitig als Zugbedeckungen dienten.

In der Nacht vom 13. zum 14. schon machte sich die Wirkung des Zuges auf Otjimbingwe und der Patrouille nach Groß- und Klein-Barmen bemerkbar: bei Okasise und etwa 4 km östlich Waldau waren nachts Viehherden in nördlicher Richtung über die Bahn getrieben worden. Die Patrouille Rieckmann hatte Groß-Barmen besetzt, war aber vor Klein-Barmen mit heftigem Feuer empfangen worden und darauf nach Okahandja zurückgegangen.

Es wurden sofort Maßnahmen getroffen, um weiteres Abtreiben von Vieh zu hindern: 6 Uhr abends marschierte die 4. Kompagnie Lieber über Waldau nach dem Paß von Aukamaruru halbwegs zwischen Waldau und Groß-Barmen, mit ihr ging die Patrouille Rieckmann. Die 25 km mit starkem Anstieg wurden bis 11 Uhr nachts zurückgelegt. In Okasise war inzwischen Graf v. Brockdorff eingetroffen. Ein Zug der 2. Kompagnie unter Oberleutnant Paschen besetzte den von Groß-Barmen auf Okahandja führenden Weg. Diese Maßnahmen hatten die Wirkung, daß kein Vieh mehr über die Bahnlinie getrieben wurde, vielmehr wich der Gegner nun nach Süden in das Komashochland aus.

Die Patrouille Rieckmann und Oberleutnant Freiherr v. Dobeneck gingen am 15. wieder nach Groß-Barmen vor. Graf v. Brockdorff setzte seinen Marsch fort, und die 4. Kompagnie traf nach anstrengendem Marsche mit einem in Waldau bereitgehaltenen Zuge wieder in Okahandja ein; ebenso kehrte der Zug der 2. Kompagnie zurück.

Nachmittags ging eine Meldung des Hauptmanns Fischel über das Gefecht an der Schwarzen Klippe am Abend des 14. Februar ein. Auf Befehl des Gouverneurs wurde die Kompagnie angehalten und die 4. Kompagnie noch am Abend mit der Bahn nach Windhuk befördert. Major v. Glasenapp begab sich am Abend zu einer Besprechung zum Gouverneur nach Karibib. Hier wurde die Formierung der Ostabteilung aus dem Stabe, der 1. und 4. Kompagnie des Marine-Infanterie-Bataillons nebst der halben Maschinenkanonen-Abteilung und dem Detachement v. Winckler befohlen (s. Anlage 2). Zum Führer wurde Major v. Glasenapp ernannt. Die Aufgabe der Ostabteilung sollte sein: Deckung der Ostgrenze, wenn nötig, unter Besetzung von Rietfontein, Säuberung des Distrikts Gobabis und Aufnahme der Verbindung mit Grootfontein.

Der in Frage kommende Teil der Ostgrenze ist in der Luftlinie etwa 350 km (von Bremen bis Mainz), die Strecke Windhuk—Gobabis 200 km (Bremen—Cassel) lang. In diesem Gebiete, das für die Truppe keinerlei Lebensunterhalt bot, wo also alles auf Ochsenwagen nachgeführt werden mußte, sollten etwa 500 Mann, von denen nur ein kleiner Teil beritten war, gegen einen landeskundigen, bedürfnislosen, schnellen Feind operieren, der nach dem reichlichen Regenfall in keiner Weise an bestimmte Wege und Plätze gebunden war. Daß hierbei an die Truppe ungeheure Anforderungen in bezug auf Marschleistungen und Entbehrungen gestellt werden mußten, war vorauszusehen.

Das in Betracht kommende Gebiet liegt östlich der Linie Okahandja—Windhuk. Die Onjatiberge bilden hier einen bis zu 2000 m steil ansteigenden, wild zerklüfteten Gebirgskomplex, der nach Osten zur Kalahari hin sanft abfallend allmählich in eine

Digitized by Google

ungeheure Hochebene übergeht. In dieses Gebiet führen zwei Hauptwege: die Onjatiberge nördlich begrenzend der Weg im oberen Tal des Swakop über Otjosasu und südlich des Gebirges der Weg Windhuk—Seeis. Dieser letztere geht von Windhuk aus steil bergauf und bergab durch zahlreiche Riviere (Flußbette), rechts von dem wildzerrissenen Kamm der Añasberge, links von den Bergen bei Otjituesu und Neudamm begleitet, ostwärts; erst das letzte Drittel ist eben und übersichtlich.

Die Hochebene, auf der Seeis gelegen ist, liegt 1400 bis 1600 m über dem Meere und senkt sich unmerklich nach Osten. Während der nördliche Teil fast ganz eben ist, weist der südliche mehrfach einzelne Erhebungen und Kuppen auf, die unvermittelt aus der Fläche aufsteigen. Hier ziehen sich von den Onjatibergen her in weitem Bogen östlich ausholend der Weiße und Schwarze Nossob nach Süden; beides sind breite, sandige Flußbetten, in denen durch Graben stets Wasser zu finden ist. Längs dieser Flußläufe befanden sich im Frieden zahlreiche Hererowerften (Ansiedlungen), und vereinzelt hatten sich auch weiße Farmer dort niedergelassen; Hauptsitze waren am Weißen Nossob Otjihaënena und Okaseva, am Schwarzen Nossob Kehoro.

Weiter nördlich geht die Ebene in das Sandfeld (Omaheke) über; hier finden sich ostwärts zur Kalahari ziehende Wasserläufe (Omurambas) Omuramba-Epukiro, Eiseb und Omuramba-Oumuataka. Der Untergrund ist in diesen Teilen des Gebietes vielfach Kalk und das Wasser meist frisch und klar; man findet es in einzelnen zisternenartigen Löchern im Kalkfels (Pützen), die oft bis zu 10 m tief sind, so daß man nur mit Hilfe der Fouragierleine oder mehrerer aneinander gebundener Trensenzügel das Wasser schöpfen kann. Während der Regenzeit ist außerdem in Senkungen mit Lehmgrund stehengebliebenes Regenwasser zu finden (Bleys).

Die Hochfläche ist im allgemeinen frei und übersichtlich, mit vereinzelt stehenden Bäumen und Büschen bestanden. In der Nähe der Wasserstellen und an den Flußläufen sind die hohen Bäume zahlreicher und die Büsche meist dicht und zusammenhängend. Fast alle Bäume und Büsche sind mit bösartigen, langen geraden oder kurzen gebogenen Dornen bewehrt. Unser Khaki bekam das sehr zu merken, und bald hingen den Leuten die Röcke und Hosen in Fetzen vom Leibe. Man lernte schnell, wie notwendig es ist, hier zu Lande Kordanzüge zu tragen wie die Schutztruppe, und wie sie Ende März aus den Beständen des Landes auch das Marine-Expeditionskorps erhielt.

Zusammenhängende Buschstrecken fanden wir zwischen dem Schwarzen Nossob und den Omuramba-Epukiro sowie später am Eiseb. Ununterbrochener Busch ist schließlich die ganze Gegend von Okatjeru gegen die Onjatiberge und den oberen Swakop. Dieses Buschland ist nicht überall gleichmäßig bestanden: hoher und niedriger, dichter und dünnerer Busch wechseln, wie es der Natur gerade gefallen hat. Dazwischen eingestreut liegen kleinere und größere Weideflächen, vereinzelt ragen auch hohe Bäume heraus. Termiten haben da und dort bis $3^1/_2$ m hohe gelbe Erdhaufen gebaut, die meist an Bäume oder Büsche angelehnt sind. Man kann die Bewachsung am besten vergleichen mit bewachsenem Moor und Heideland, das noch nicht unter Kultur genommen ist. Das militärisch Gefährliche in diesem Gelände ist eben die mangelnde Übersichtlichkeit; weiter als 400 bis 500 m kann man kaum je sehen.

Die Witterung war im Februar und März günstig; es hatte vorher stark

Digitized by Google

geregnet und war jetzt im allgemeinen trocken. Die Nächte waren frisch, aber doch noch nicht empfindlich kalt. Die Hitze stieg mittags mächtig empor, war aber bei der dünnen trockenen Luft verhältnismäßig leicht zu ertragen. Märsche in den Mittagsstunden muß man vermeiden; man marschiert früh, oft vor Sonnenaufgang, ab, rastet etwa von 10 bis 3 Uhr und marschiert dann bis Dunkelwerden. Nachtmärsche wurden mehrfach nötig, strengten die Truppe aber immer sehr an, und die „Marschfriktionen" mit Artillerie und Wagen — beides mit Ochsen bespannt — in der Kolonne stiegen unverhältnismäßig.

Ein großer Teil des Gegners war gut bewaffnet mit Gewehren aller Art und trug europäische Kleidung, meist geraubte Schutztruppenuniform. Die große Masse war wenig bekleidet und mit Kirris (Keulen) bewaffnet. Gewehre zu erbeuten gelingt diesem Feinde gegenüber selten, denn jeder Gewehrträger ist von Leuten mit Kirris begleitet, die die wertvolle Waffe und Munition an sich nehmen, falls der Schütze fällt. Meist hat aber dieser selbst auch bei schwerer Verwundung noch Kraft genug, sich fortzuschleppen. Der unkultivierte Schwarze ist eben gegen äußere Verletzungen viel weniger empfindlich als wir, auch heilen seine Wunden rascher.*)

Im Gelände bewegen sich die Hereros mit einer Gewandtheit, von der wir nur lernen können: jede Deckung und jeden Vorteil wahrnehmend, schleichen sie durch den Busch, und dabei kommen sie doch sehr rasch vorwärts.

Zum Teil waren die Hereros beritten auf den bei Beginn des Aufstandes geraubten Pferden; aber auch der Fußgänger ist von einer solchen Schnelligkeit und Ausdauer, daß eine weiße Truppe ihn zu Fuß nicht einholt.

Ein Hemmnis bildeten für die Bewegungen der Hereros ihre großen Viehherden; anderseits waren aber gerade sie in den Augen der Schwarzen das eigentliche Wertobjekt, um das gekämpft werden mußte. So haben die Hereros überall, wo es sich um die Sicherung oder Wegnahme von Vieh handelte, mit rücksichtsloser Energie und mit verzweifeltem Mut in Angriff wie Verteidigung gefochten.

Der Herero ist an Entbehrungen gewöhnt: Milch ist seine Hauptnahrung, schlachten wird er nur sehr selten. Sonst lebt er, wenn er nichts Besseres hat, von Feldkost, die er sich sucht: Oinjes (kleine Zwiebeln), Baumharz, Wurzeln usw. Außerdem war wohl in der ersten Zeit noch Überfluß an gestohlenem Reis, Mais, Kaffee usw. vorhanden.

Eine weiße Truppe kann im Lande nur etwas ausrichten und mit dem schnellen Gegner Schritt halten, wenn sie gut beritten ist und auch genügend Reservepferde mit sich führt. Beides traf bei der Ostabteilung nicht zu. Auch für die Artillerie fehlte es an Maultieren; die Geschütze waren durchweg mit Ochsen (10 bis 16) bespannt.

Das größte Hemmnis für die Bewegungen bildet die Schwierigkeit der Proviantnachfuhr; diese ist bei größeren Abteilungen lediglich auf Ochsenwagen angewiesen, die mit je 20 Treckochsen bespannt sind; das gibt einen ungeheuren Troß, der in der

*) Ich sah in Windhuk einen Schwarzen, der noch etwa 40 km geritten war mit einem Schuß durch die Wade mit mehr als fünfmarkstückgroßem, trichterförmigem Ausschuß. Ein schwarzer Bremser, der seinerzeit mit Oberleutnant z. S. Hermann zusammen von einem verrückten Italiener durch einen Revolverschuß verwundet wurde, der im Nacken eindrang und zum Auge herauskam, verlor das Auge, lief aber nach acht Tagen munter wieder herum.

Digitized by Google

Marschkolonne bedeutend hindert und, zurückgelassen, starke Bedeckung erfordert. Bei der größtenteils zu Fuß marschierenden Ostabteilung folgten die Wagen einfach am Ende der Marschkolonne, und die Schnelligkeit der Bewegungen richtete sich in erster Linie nach den Ochsen.*)

Für Aufklärungszwecke ist die Mitnahme von Schwarzen äußerst wichtig; sie sehen und erkennen meist früher und schärfer als der Weiße. Bei Patrouillen und als Spitzenreiter wurden sie von der Schutztruppe allgemein verwandt. Leider war auch an diesem so notwendigen Personal bei der Ostabteilung größter Mangel.

Am Mittag des 16. Februar war Major v. Glasenapp nach Okahandja zurückgekehrt, und um 3 Uhr fuhr der Stab mit der Maschinenkanonen-Abteilung und Sanitätspersonal mit der Bahn nach Windhuk. Die gerade in Okahandja anlangende Wagenkolonne des Grafen v. Brockdorff ging mit Fußmarsch weiter, um in Windhuk mit Proviant beladen zu werden und dann der Truppe zu folgen.

Die 2. Kompagnie mit 1 Zug Maschinenkanonen, Stabsarzt Dr. Gappel und Oberzahlmeister Ackermann verblieben in Okahandja.

Die Ostabteilung war vorläufig auf über 200 km auseinandergezogen: Das Detachement v. Winckler war von Windhuk über Seeis, und dann nach Süden über Kaukurus ausbiegend, auf Gobabis im Marsch und sollte dort am 16. Februar eintreffen. Diesem Detachement einen streng bindenden Befehl zum Halten zu übersenden, erschien bei der großen Entfernung und der Langsamkeit der Nachrichtenübermittelung nicht zweckmäßig; es konnte nur eine Direktive gegeben werden.

Die 1. Kompagnie war durch Befehl des Gouverneurs an der Schwarzen Klippe festgehalten worden. Die Kompagnie war am 13. nachmittags in Windhuk angekommen und am frühen Morgen des 14. Februar aufgebrochen. Hauptmann v. François hatte ihre Ausstattung mit Wagen und deren Beladung besorgt, so daß hierdurch keine Zeit verloren ging. Für die Offiziere waren Pferde bereitgehalten, jeder Mann, einschließlich Feldwebel, Spielleute, Sanitätspersonal wurde mit Gewehr ausgerüstet, die Trommeln abgegeben. Einige schwächliche Leute wurden als Besatzung in Windhuk zurückgelassen und dafür eine Anzahl Schutztruppenreiter mitgegeben. Hauptmann v. François selbst begleitete die Kompagnie bis Abrahams-Farm, wo Mittagsrast gehalten wurde. Eine Reiterpatrouille, die von Klein-Windhuk aus den nördlichen Weg über Kaitsabis genommen hatte, stieß auf Hereroreiter, die nach kurzem Feuergefecht ausrissen.

Von Abrahams-Farm aus kehrte Hauptmann v. François nach Windhuk zurück. Die Kompagnie marschierte noch weiter bis zur Schwarzen Klippe, etwa halbwegs zwischen Goachabis und Ondekeremba. Nach einer Marschleistung von 40 km bei sehr heißem Wetter wurde hier bei Dunkelwerden ein Lager bezogen, welches durch 4 Unteroffizierposten, je einer auf jeder Lagerseite, gesichert wurde. Bei sehr dunkler Nacht wurde etwa 9 Uhr abends ein Posten überfallen und ein Angriff auf die Kompagnie versucht, der aber mit Verlust von 3 Toten, 2 Verwundeten abgeschlagen wurde. Am folgenden Morgen war der Gegner spurlos verschwunden, Tote oder Verwundete hatte er nicht zurückgelassen.

*) Nur berittene Abteilungen von geringer Stärke können sich von den Ochsenwagen freimachen; sie nehmen das Notwendigste auf dem Pferd und das übrige auf Eselkarren mit.

Digitized by Google

Noch an der Schwarzen Klippe traf die Kompagnie der Befehl zu halten; sie bezog Lager auf einer Anhöhe, die sie zur Verteidigung einrichtete; die Verwundeten wurden nach Windhuk zurücktransportiert, die Toten dicht am Wege nach Seeis bestattet.

Der Stab der Ostabteilung traf um Mitternacht vom 16. zum 17. Februar in Windhuk ein. Hauptmann v. François trat hier hinzu; vorher benachrichtigt, hatte er alles für Ausrüstung der Abteilung Nötige bereitgestellt, so daß am 17. nachmittags der Abmarsch angetreten werden konnte. Oberleutnant d. Res. Köhler mit 30 Schutztruppenreitern schloß sich der Abteilung an. Die Bewaffnung der Mannschaften wurde wie bei der 1. Kompagnie ergänzt. Einige Leichtkranke wurden an die Besatzungstruppe abgegeben.

Am 17. wurde nur ein kurzer Marsch von etwa 5 km bis Avis gemacht. Die Notwendigkeit hierzu zeigte sich klar, als die letzten unserer Ochsenwagen erst 8 Stunden nach der Truppe eintrafen.*) Riviere (Flußbette) mit tiefem Sand oder Durchschlag (sumpfiger Boden) bereiteten Aufenthalt; mangelhaftes Treiberpersonal, nicht aneinander gewöhnte Ochsen, minderwertige Wagen hemmten das Vorwärtskommen. An und für sich schon sind die ersten Trecks mit einer langen Wagenkolonne schwierig, später wird es besser; aber wir hatten auch von allem bekommen, was übrig blieb. Erst die Truppen für den Süden, dann auf dem Rückweg Hauptmann Franke, dann das Detachement v. Winckler, schließlich die Kompagnie Fischel hatten vom Vorhandenen das Beste für sich genommen.

Ebenso war es mit den Pferden bestellt. Ausdauernde, wirklich gute Pferde hatte v. Winckler kaum noch bekommen; was wir vorfanden, war durchaus minderwertig, die mitgebrachten Europäer noch das Beste! Diese Tiere hatten Seefahrt und Bahntransport gut überstanden und gewöhnten sich an die afrikanische Weide und das seltene Tränken sehr rasch; nur verlangten sie mehr Hafer als die Afrikaner. Die geringe Zahl der Europäer erlaubte auf sie größere Sorgfalt zu verwenden, als das bei den späteren Massentransporten der Fall sein konnte, daher die günstigen Resultate ohne vorherige längere Akklimatisationszeit.

Auch am 18. Februar wurde nur ein kleiner Marsch von 18 km in einem Vormittagstreck bis Abrahams-Farm gemacht; die Wagenkolonne kam schon besser vorwärts. Der schwierigste Teil des Weges, die Riviere und der steile Anstieg von Windhuk her, waren überwunden; wir waren auf der nach Osten sanft abfallenden Hochebene angelangt. Am 19. wurde bei der Schwarzen Klippe die 1. Kompagnie erreicht und der Marsch bis dicht vor Seeis fortgesetzt. Hier machte sich der Mangel an guten Karten fühlbar. Nach der Mittagsrast hatten wir nach Ansicht der als Führer benutzten einheimischen Weißen noch „3 Stunden" bis Seeis; wir marschierten bis zum Dunkelwerden $2^1/_2$ Stunden und sahen nichts; am folgenden Morgen waren es noch $1^1/_2$ Marschstunden!**)

*) Inf.-Spitze 6 Uhr 30 Min. abends, letzter Wagen 3 Uhr morgens.

**) An Karten hatten wir mit die Karte aus dem Langhansschen Atlas 1 : 2 000 000 und die Besitzstandskarte 1 : 1 000 000, beide ungenau und für unsere Zwecke kaum verwendbar. In Okahandja hatten wir uns dann noch eine vom Oberleutnant Reiß gezeichnete Skizze des Distrikts Gobabis mitgenommen, die durch Angabe einzelner Entfernungen wertvoll war, aber doch

Digitized by Google

In Seeis schloß sich der Abteilung Leutnant d. Res. Tiesmeyer an, der als Landmesser im Bezirk Gobabis tätig, sich dorthin geflüchtet und die Leitung der Station übernommen hatte; er wurde der berittenen Abteilung des Oberleutnant d. Res. Köhler zugeteilt.

Von Seeis führt der nächste Weg nach Gobabis über Alt-Seeis. Die Ostabteilung bog jedoch nach Norden auf Otjihaënena ins Tal des Weißen Nossob ab, um die dort in großer Zahl liegenden Herero-Werften abzusuchen. Wir vermuteten dort auf Widerstand zu stoßen. Nach anstrengendem Marsche auf oft sandigem Wege bergan, wobei die Wagenkolonne nur schwer mitkam, wurde bei Dunkelwerden auf der Hochfläche südwestlich Otjihaënena gelagert.

Am 21. suchte die berittene Abteilung*) die Missionsstation Otjihaënena, in der alles gründlich verwüstet war, und die Werften ab; alles war schon seit einigen Tagen verlassen. Nach der Mittagsrast bei Orumbo wurde die berittene Abteilung, durch einige Offiziere verstärkt, nachmittags gegen die Gebirgspässe bei der Pforte vorausgeschickt, um aufzuklären. Wir dachten hier, wo der Weg zwischen schroffen Felspartien hindurchführt, vielleicht Widerstand zu finden, doch war alles frei.

Am folgenden Tag wurde nach den großen Märschen des 19., 20. und 21. der Truppe mehr Ruhe gegönnt und es wurden nur kleine Märsche gemacht.

Am 23. trafen morgens um 10 Uhr bei Otjiwarumende Nachrichten von Oberleutnant v. Winckler aus Gobabis ein:

Der Tjetjostamm stand noch bei Ovikango—Kehoro. Oberleutnant v. Winckler befand sich im Marsch von Gobabis nach Norden, um am 24. Februar über Ovingi auf Ovikango vorzugehen.

Ein gleichzeitiges Vorgehen der Marineinfanterie von Okaseva gegen Kehoro versprach Erfolg und konnte zu der bisher nicht erreichten Vereinigung der einzelnen Teile der Ostabteilung führen.

Major v. Glasenapp entschloß sich daher in Eilmärschen auf nächstem Wege auf Kehoro zu marschieren, wo die Abteilung am 25. früh eintreffen konnte. Oberleutnant v. Winckler wurde durch Boten hiervon unterrichtet; schon am 21. war ein Befehl an ihn übersandt worden, der, wenn nicht gewichtige Gründe dagegen sprächen, abwartendes Verhalten vorschrieb, um eine Vereinigung der Ostabteilung zu ermöglichen.

Für den Marsch auf Kehoro wurde die Bagage geteilt; es wurden nur sechs Wagen**) mitgenommen, auf denen Munition, Proviant für sieben Tage, Zelt-

---

nicht überall ausreichte. Das Beste war eine vom Oberleutnant Streitwolf gezeichnete Skizze des Distriktes Okahandja, die zunächst nur in 1 Exemplar vorhanden, dann vervielfältigt wurde.

Im übrigen war es stets notwendig, bevor man Entschlüsse faßte, oder Marschziele bestimmte, die bei der Abteilung befindlichen Farmer und Händler, alte Schutztruppenreiter und Eingeborenen auszufragen.

Diese dienten auch als Führer und wußten meist den Weg sehr genau, aber über die Entfernungen waren sie sich völlig im Unklaren; es ist das begreiflich, wenn man bedenkt, daß sie vielfach nur vor mehreren Jahren einmal die „Patt" gezogen waren.

*) Diese war durch eine Anzahl berittengemachter Seesoldaten verstärkt.

**) 1 Proviantwagen, 1 Haferwagen, 1 Artillerie-Munitionswagen, 1 Infanterie-Munitionskarre, 1 Medizinkarre, 1 Stabs- und Offizierkarre.

Digitized by Google

bahnen, wollene Decken, Gummiunterlagen und Kochgeschirre der Mannschaften und etwas Offiziergepäck verladen wurden.

Der Rest der Wagen blieb unter Bedeckung von 31 Mann in der hoch- und freigelegenen Missionsstation Okaseva zurück, wo der inzwischen herangekommene Oberleutnant Graf v. Brockdorff ein Proviantdepot errichtete und Backöfen herstellte.

Tag und Nacht marschierend, über eine sehr wasserarme mit lichtem Busch bestandene Hochfläche wurden von 3 Uhr nachmittags am 23. bis 9 Uhr vormittags am 25. Februar etwa 98 km von Otjiwarumende bis Kehoro zurückgelegt.

Bei Annäherung an das Tal des Schwarzen Nossob wurde die Artillerie vorgezogen; die berittene Abteilung ging in breiter Front zur Aufklärung vor, scheuchte aber nur einige Springbockherden und Hartebeester auf; bald zeigten sich auch zwei mit Nachrichten von Oberleutnant v. Winckler entsandte Betschuanen auf Reitochsen.

Kehoro war vom Gegner verlassen. Auf dem Marsche am 25. früh hatten wir einzelne frische Pferdespuren auf unserem Wege bemerkt, ein Zeichen, daß unser Marsch dem Gegner nicht verborgen geblieben war. Wie man später aus Aussagen eines von Tjetjo gefangengehaltenen Buren erfuhr, war Tjetjo darauf in eiliger Flucht in nordwestlicher Richtung abgezogen. v. Wincklers und unsere berittenen Abteilungen hatten noch warme Feuerstellen gefunden.

Die Anstrengungen der Truppe waren leider ohne Erfolg geblieben. v. Wincklers Patrouillen hatten schon am 24. Ovikango geräumt gefunden. Sein Detachement war dorthin marschiert und rückte zur Verfolgung am 25. nachmittags weiter nach Norden, am 26. nach Kandouve am Omuram ba Epukiro.

Für die Marineinfanterie war an eine Verfolgung des schnellen Gegners, der mindestens 24 Stunden Vorsprung hatte, nicht zu denken. Die Truppe war durch die letzten Märsche außerordentlich angestrengt; sie hatte die Strapazen ohne Ausfälle durch Marschkranke überstanden, bedurfte aber nunmehr der Ruhe. Am Nachmittage wurde noch $3^1/_2$ Stunden nach Ovikango marschiert, wo sich auf der Hochfläche in Kalklöchern ausgezeichnetes Wasser findet, während das in Kehoro gelb und schmutzig war.

Unser Proviant reichte nur noch bis zum 1. März, und vorher war kaum Nachschub zu erwarten; viel weiter konnten wir also zunächst nicht.

Endlich schrieb der Auftrag für die Ostabteilung die Sicherung der Ostgrenze als Hauptaufgabe vor. Das Abziehen des Tjetjostammes nach Nordwesten war für Erfüllung dieser Aufgabe günstig. Dagegen wußten wir nicht, was weiter nördlich vorging, ob am Omuramba-Epukiro und am Eiseb Vieh nach Osten getrieben worden war, oder noch wurde; bevor diese Frage geklärt, konnte an eine Verfolgung des Tjetjostammes nicht gegangen werden.

Am 26. marschierte die Abteilung nach Ovingi, um dem in Kandouve stehenden Detachement v. Winckler näher zu sein; Oberleutnant Graf v. Brockdorff erhielt Befehl, das Depot von Okaseva ebenfalls nach Ovingi vorzuschieben.

Schon am 25. war in Ovikango durch eine starke Patrouille unter Oberleutnant Streitwolf die Verbindung des Detachements v. Winckler mit uns hergestellt worden, am 26. traf Oberleutnant v. Winckler selbst in Ovingi zu einer Besprechung ein; sein Detachement blieb in Kandouve.

Digitized by Google

Um über die Lage im Norden und die Frage des Viehabtreibens möglichst rasch Klarheit zu schaffen, entschloß sich Major v. Glasenapp, mit den berittenen Abteilungen einen mehrtägigen Erkundungsritt zu unternehmen. Da die Zahl der Reiter gering erschien und zu seiner Orientierung wurde von jeder Kompagnie ein Offizier mitgenommen, der während der Ruhe bei der Truppe entbehrt werden konnte. Die Fußtruppen blieben während des Patrouillenrittes in ihren Biwaks; die 1. Kompagnie wurde nach Okarosomisse gelegt, um auch diese Wasserstelle dem Gegner zu sperren.

Am 27. früh ritt der Stab mit der berittenen Abteilung, soweit dieselbe gute Pferde hatte, nach Kandouve, wo die Erkundungsabteilung unter Führung des Oberleutnant Eggers zusammentrat.*) Am 28. nachmittags wurde aufgebrochen mit etwa 80 Pferden; 1 Arzt und 1 Ochsenkarre mit Munition, Proviant, Verbandmitteln, begleiteten die Abteilung.

Über Otjunda (Sturmfeld), Ombakaha, Okatombaka wurde bis zum 1. März nach Otjinene am Eiseb vorgeritten, ohne irgendwo auf den Gegner oder ostwärtsführende Spuren zu stoßen; vielmehr zeigten diese sämtlich nach Westen und waren nur in geringer Menge vorhanden. Damit war festgestellt, daß ein Abzug größerer Abteilungen mit Vieh nach Osten nicht stattgefunden habe. In einem Bogen über Okavehonina, Evare, Okatjekuri nach Westen ausholend, traf die Abteilung am 3. März wieder in Kandouve ein. Der Stab war am 3. unter Bedeckung vorausgeritten, um sofort die neuen Befehle ausgeben zu können. Auch auf dem Rückweg war vom Gegner nichts gesehen worden.

Die Pferde und Reiter hatten beträchtliche Anstrengungen hinter sich. Bei besonders großer Hitze waren im ganzen fast 200 km zurückgelegt worden; die Mitnahme von Proviant u. s. w. war dabei auf das äußerste beschränkt gewesen. Hafer für die Pferde gab es ohnedies nicht mehr.

Da der Osten frei war vom Feind, und auch nach der Rückzugsrichtung Tjetjos zu schließen, schien ein Zusammenziehen des Gegners in den Onjatibergen oder nördlich wahrscheinlich, zumal Gerüchte umliefen, Samuel habe auf Mitte März alle Stämme dorthin bestellt.

Die Aufgabe der Ostabteilung, die Ostgrenze zu sperren, konnte jetzt am besten gelöst werden, durch Verfolgung des nach Westen abgezogenen Gegners in breiter Front. Hierdurch wurde gleichzeitig die andere Aufgabe, Säuberung des Distriktes Gobabis, gelöst. Um für versprengte feindliche Trupps wenigstens den Hauptweg nach Britisch-Betschuana-Land zu sperren, wurde Leutnant Eymaël mit 30 Mann der Schutztruppe über Gobabis als Besatzung nach Rietfontein entsandt. Die schwache Garnison von Gobabis wurde durch Abgabe einiger Landwehrleute verstärkt.

Der Befehl des Gouverneurs für die Ostabteilung sagte ferner: die in Okahandja sich formierende Hauptabteilung wird Mitte März operationsbereit sein. Außer der 2. Kompagnie des Marine-Infanterie-Bataillons sollten hierzu 500 Mann nebst

*) Stab: Major v. Glasenapp, Hauptmann v. François, Oberleutnant v. Winckler, Leutnant Schäfer; Reiterabteilung: Oberleutnant Eggers, Leutnant d. Res. Tiesmeyer, 60 Reiter, 8 Schwarze; ferner Oberleutnant z. S. Hermann, Leutnant Eymaël, Dziobeck, Stübel, Huguenin, Leutnant z. S. Ehrhardt, Marineassistenzarzt Dr. Janßen; zusammen 13 Offiziere, 60 Reiter, 8 Schwarze, 82 Pferde, 1 Karre.

Digitized by Google

Artillerie, die Ende Februar in Swakopmund eintreffenden Transporte Puder und Bagenski, stoßen. Es lag im Interesse des Ganzen, daß zu dieser Zeit auch die Ostabteilung östlich bezw. nordöstlich der Onjatiberge zum Eingreifen bereit stand.

Dementsprechend entschloß sich Major v. Glasenapp, den Vormarsch in westlicher Richtung in zwei Kolonnen anzutreten und bis zum 15. März die Linie Okaiura—Erindi-Komahoa—Ekuja zu erreichen.*) Die (rechte) Hauptkolonne (1. Kompagnie mit 2 Maschinenkanonen, 1 Maschinengewehr, Schutztruppenkompagnie Streitwolf mit 1 Geschütz C/73, 1 Revolverkanone, 1 Maschinengewehr und Reiterabteilung Eggers) sollte von Kandouve im Tal des Omuramba-Epukiro aufwärts marschieren, die linke Kolonne (4. Kompagnie mit 2 Maschinenkanonen, berittener Abteilung Köhler) unter Hauptmann Lieber, dem Oberleutnant v. Winckler als afrikanischer Berater beigegeben war, über Kehoro den Weg im Tal des Schwarzen Nossob aufwärts nehmen. Das Proviantdepot wurde nach Seeis zurückverlegt; ebendorthin begab sich Stabsarzt Dr. Wiemann, um ein Lazarett einzurichten. Die getroffenen Maßnahmen und das Ergebnis der Erkundung wurden an den Gouverneur nach Windhuk gemeldet.

Hauptmann v. François und ich ritten nach Ovingi zurück, um die Befehle zu überbringen und die Bagage und Nachschubverhältnisse zu ordnen. Minderwertige Wagen und Gespanne wurden an das Proviantdepot überwiesen, nur die besten mitgenommen. Es wurde auf je 1 Wagen pro Kompagnie Proviant für 20 Tage verladen, außerdem wurden 2 Reserveproviantwagen mitgenommen. An Munition waren pro Gewehr 300 Patronen vorhanden. Maschinenkanonen, Revolverkanonen und Maschinengewehre hatten reichlich Munition, dagegen waren für das Geschütz C/73 nur wenige Schuß vorhanden.**)

---

*) Diese drei Wasserstellen lagen auf der damals zur Verfügung stehenden Übersichtsskizze in einer nordsüdlichen Linie und dicht zusammen.

**) Hauptkolonne: Stab: 1 Proviant- und Packwagen,
1 Wagen für Offiziere und Bureau;
Kompagnie 1: 1 Proviantwagen,
1 Wagen für Offiziere und Infanteriemunition,
1 Wagen für Artilleriemunition,
1 Packwagen;
Kompagnie Streitwolf: Desgleichen 4 Wagen;
Reiter: 1 Proviant- und Packwagen;
ferner: 1 Krankenwagen,
1 Sanitätskarre,
1 Reserve-Proviantwagen;
Summe: 14 Wagen mit 272 Zugochsen,
ferner Artillerie etwa 50
zusammen 322 Zugochsen.
Linke Kolonne: Kompagnie 4: 4 Wagen wie Kompagnie 1,
Reiter: 1 Proviant- und Packwagen,
ferner: 1 Krankenwagen,
1 Karre,
1 Reserve-Proviantwagen,
Summe: 8 Wagen mit 152 Zugochsen,
ferner Artillerie 20
zusammen 172 Zugochsen.

Digitized by Google

Der Gesundheitszustand der Truppe war vorzüglich, außer einigen alten Schutztruppenreitern, die Malaria im Rückfall bekamen, erkrankte hieran nur 1 Mann. Diese Kranken, sowie einige äußerlich Leichtkranke gingen mit dem Proviantdepot nach Seeis zurück. Es kamen während des Liegens vom 26. Februar bis 5. März einige Fälle von Darmkatarrh vor, doch ohne ernstliche Erkrankungen. Fußkranke waren trotz der vorhergegangenen großen Märsche nicht vorhanden.

Am 5. März schlossen die Truppen der Hauptkolonne nach Kandouve auf, am 6. traten beide Kolonnen den Vormarsch an.

Als die berittene Abteilung und der Stab am 7. März nachmittags gerade nach Okaseka abgebogen waren, brachte eine Kaffernpatrouille einen gefangenen Herero ein. Oberleutnant Eggers, der Landessprache mächtig, vernahm ihn. Nach seinen Aussagen war Tjetjo in Okandjesu, und der Gefangene war bereit, uns dorthin zu führen.

Es wurde beschlossen beschleunigt zu marschieren, um am 9. bei Tagesanbruch vor Okandjesu zu stehen. Die berittene Abteilung wurde über Otjiarua entsandt, während die Fußtruppen über Otsarongo marschieren sollten. Der Stab kehrte noch in der Nacht nach Okatgongoro (etwa 12 km entfernt) zurück, wo die Hauptkolonne nächtigte.

Am 8. wurde abends Otsarongo erreicht und um Mitternacht bei strömendem Regen weitermarschiert. Kurz vor Tagesanbruch war die Artillerie auf der Höhe südöstlich der Wasserstelle Okandjesu aufgefahren, die Infanterie ging in Schützenlinie vor, aber nach etwa einer halben Stunde trafen wir im dichten Busch auf unsere entgegenkommenden Reiter; das Nest war leer.

Der 9. war Ruhetag. Durch Zufall kam nachmittags auch die linke Kolonne in Okandjesu an; sie hatte im Nossobtal so viel Dornbusch und schlechte Wege gefunden, daß sie von Kapaua aus abgebogen war. Am 10. erreichte sie bei Otjiso-Osindi wieder ihre Marschstraße. Die noch bei der Hauptkolonne befindlichen Reiter der Abteilung Köhler traten hier zur linken Kolonne zurück, so daß die Hauptkolonne nur noch etwa 60 Reiter hatte.

Am 10. erreichte die Hauptkolonne, Vieh- und Karrenspuren folgend, Okangono; auf den Höhenzügen südöstlich dieser Wasserstelle fand die Kavallerie Reste von Wachtfeuern und Schützengräben. — Während der Mittagsrast war ein Schreiben des Gouverneurs eingetroffen. Der Abmarsch nach Westen wurde gebilligt, der vor der Abteilung befindliche Feind, der Tjetjostamm, als Operationsziel angegeben. Vom Gegner wurde gesagt, er sei vermutlich im Abzug nach dem Waterberg, dieser werde dann Operationsziel für Haupt-, Ost- und Westabteilung. Über die Onjatiberge, die unmittelbar vor der in Okahandja stehenden Hauptabteilung lagen, war nichts gesagt. Dagegen erfuhren wir jetzt, daß die Westabteilung des Majors v. Estorff am 25. Februar ein Gefecht bei Otjihinamaparero gehabt hatte.

Unsere Proviantkolonne unter Oberleutnant Freiherrn v. Dobeneck hatte leider von Windhuk den Befehl erhalten, nicht direkt auf Kehoro, sondern über Gobabis und dann im Nossobtal aufwärts zu marschieren. Hierdurch mußte ein größerer Aufenthalt entstehen.

Major v. Glasenapp faßte auf die Nachrichten von Windhuk hin die Notwendigkeit ins Auge, nach Norden über Otjire gegen Waterberg mit der ganzen Ab-

Digitized by Google

teilung abzumarschieren; doch war es nötig, vorher über die Verhältnisse in den Onjatibergen und nördlich Klarheit zu gewinnen. Für alle Fälle sollte auch erst die Proviantkolonne v. Dobeneck herangezogen werden. Zunächst wurde nur an die linke Kolonne Befehl gesandt, sich von Ekuja nach Okatjeru an die Hauptkolonne heranzuziehen.

Am 11. lagerte die Hauptkolonne in Okatjeru und erreichte am 12., den Vieh- und Karrenspuren weiter folgend, Onjatu. Hier trennen sich die Wege nordwärts zum Waterberg und westwärts gegen Okahandja; hier wurde daher gehalten, um das Ergebnis einer Erkundung, die linke Kolonne und die Proviantkolonne v. Dobeneck abzuwarten. Wir rechneten auf vier bis fünf Tage, die für die Aufklärung nutzbar gemacht werden sollten, während die Infanterie und die Wagengespanne nach den anstrengenden Märschen ruhten.

Die berittene Abteilung konnte für den Aufklärungsritt nur 2 Offiziere, 35 Mann stellen, da die Pferde, von Haus aus mangelhaft, durch den Ritt nach dem Eiseb und die Märsche stark gelitten hatten, zumal sie seit fast 14 Tagen keinen Hafer mehr bekamen. Um an Pferden stärker zu sein, ritten der Stab und einige Offiziere mit, ein Arzt begleitete die Abteilung. Eine mit 20 Ochsen bespannte Karre unter Bedeckung von 7 Seesoldaten und 1 Sanitätsunteroffizier folgte den Berittenen mit Proviant, Munition und Verbandmitteln. Die ganze Abteilung war mithin stark 11 Offiziere*), 35 Reiter, 8 Mann zu Fuß. Alle waren mit Karabiner 98 bezw. 88 oder Gewehr bewaffnet.

Durch die Aufklärung sollte in erster Linie festgestellt werden, ob westlich und südwestlich, also in der Richtung auf Okahandja, noch stärkere Hereroabteilungen ständen, oder ob tatsächlich alles schon gegen Waterberg abziehe. In letzterem Falle sollte die direkte Verbindung mit Okahandja hergestellt werden; auch wurde daran gedacht, mit der in nordwestlicher Richtung vermuteten Abteilung v. Estorff Fühlung zu suchen.

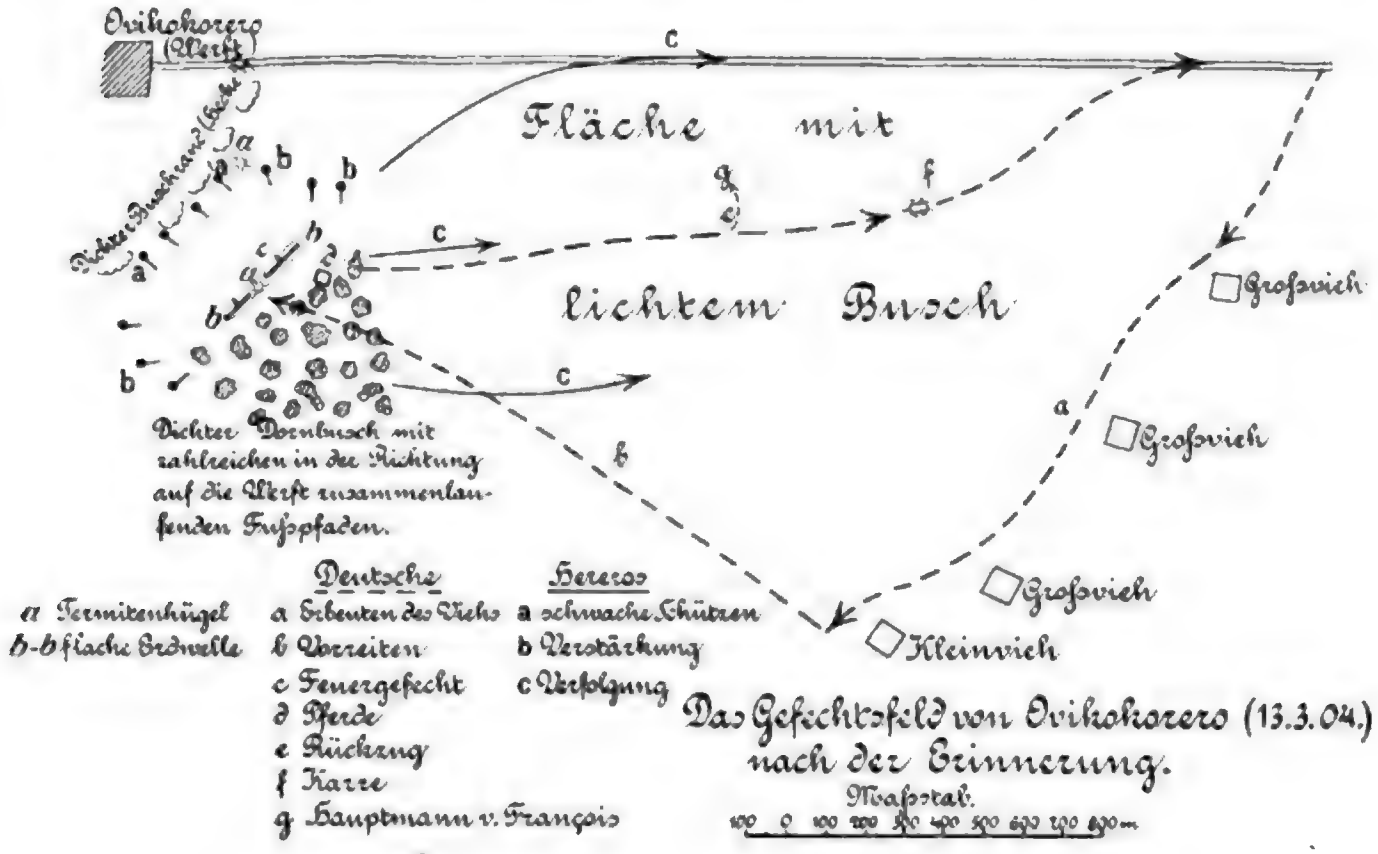
Am 13. März, einem Sonntag, 6 Uhr morgens, wurde abgeritten. Da sich die Wegekreuzung von Otjikuara für einen etwaigen Rückzug als besonders wichtig herausstellte, wurde von der Mittagsrast der Befehl nach Onjatu zurückgeschickt, diesen Punkt mit 1 Zug zu besetzen. Um 3 Uhr nachmittags weiterreitend, folgte die Abteilung den seit drei Tagen beobachteten Spuren; diese waren etwa acht Tage alt. Aus dichtem Busch heraus führte der Weg über eine weite, freie Fläche. Allmählich ging diese wieder in lichten Dornbusch über, hinter welchem Ovikokorero liegen sollte. Die Spitze unter Leutnant der Reserve Tiesmeyer griff in der Nähe des Weges ein altes Hereroweib auf. Oberleutnant Eggers erfuhr von ihr, daß Tjetjo in Ovikokorero säße, doch seien nur noch Kinder und Frauen da, alles übrige schon abgezogen. Diesen Aussagen wurde natürlich kein Glauben geschenkt. Als aber im gleichen Augenblick südlich des Weges eine Viehherde gemeldet wurde, setzte sich die Abteilung in dieser Richtung in Bewegung. Die Wächter des Viehs wurden erschossen und die Herde durch 3 Mann bewacht; es mochten etwa 400 Rinder sein. In großen Zwischenräumen ausgeschwärmt (die Frontbreite betrug etwa 300 m), mit Seiten-

*) Stab: Major v. Glasenapp, Hauptmann v. François, Leutnant Schäfer; Reiter: Oberleutnant Eggers, Leutnant d. Res. Tiesmeyer; Maschinengewehr: Oberleutnant z. S. Hermann. Ferner Oberleutnants z. S. Mansholt und Stempel, Leutnant Dziobeck, d. Res. Bendig; Arzt: Marine-Oberassistenzarzt Dr. Velten.

Digitized by Google

patrouillen rechts und links, wurde in der Richtung auf die Werft weitergeritten. Hierbei wurden zwei weitere Herden Großvieh und etwa 1000 Stück Kleinvieh erbeutet und durch Reiter bewacht. Im ganzen blieben 9 Reiter beim Vieh zurück, 11 Offiziere, 25 Reiter mit dem Maschinengewehr gingen weiter vor. Obgleich man aus der Menge des Viehs schloß, daß ein zahlreicher Gegner in der Nähe sei, mußte noch etwas weiter geritten werden, um das für ungeübte Weiße recht schwierige Kehren und Abtreiben des Viehs zu decken, und auch um genauer zu erkunden; zudem rissen eine Anzahl Schwarze, die wir im Busch sahen, ohne weiteres aus.

Der Busch wurde immer dichter und unübersichtlicher; die seitlichen Patrouillen mußten sich näher heranschließen, um nicht abzukommen. Der Gesamteindruck war,



Das Gefechtsfeld von Ovikokorero (13.3.04.) nach der Erinnerung.

daß der Gegner sein Vieh im Stiche lasse und entfliehe, wie er es überall bisher bei unserer Annäherung getan.

Etwa 4 Uhr 40 Min. nachmittags an einer lichteren Stelle fielen vor dem rechten Flügel einige Schüsse aus naher Entfernung; man glaubte, es mit der schwachen Nachhut eines abziehenden Gegners zu tun zu haben; es wurde abgesessen und das Feuer erwidert. Jeder einzelne war froh, nachdem er nun beinahe einen Monat hinter dem Gegner hergelaufen war, ohne ihn zu Gesicht zu bekommen, daß er nun endlich Hereros vor sich hatte.

Die Schützen des Gegners lagen vereinzelt oder zu Zweien und Dreien hinter Büschen oder sonst im hohen Gras gegen Sicht gedeckt mit großen Zwischenräumen von 20 m und mehr. Nur zum Schuß zeigte der Schwarze den Kopf, um dann sofort wieder zu verschwinden, so daß trotz der kurzen Entfernung von 100 bis 200 m der Platz der einzelnen Gegner oft nicht festzustellen war. Auch bot vor dem rechten

Digitized by Google

Flügel ein buschbewachsener Termitenhügel mehreren feindlichen Schützen vorzügliche Deckung. Um den Widerstand des Gegners schnell zu brechen, wurde das Maschinengewehr vorgezogen; hier fiel sofort der Unteroffizier Bachmann und in der Nähe der Kriegsfreiwillige Tierarzt Sepp. Der linke Flügel, der zunächst keinen Gegner gegenüber hatte, wurde zur Umfassung vorgenommen.

Inzwischen verstärkte der Gegner seine Linie und verlängerte sie auf beiden Seiten. Auch erschienen auf beiden Flanken einzelne feindliche Schützen, die unsere Abteilung zu umfassen und abzuschneiden drohten. Das Feuer wurde bedeutend lebhafter; der Gegner mochte an 150 Gewehre stark sein.

Eine Fortsetzung des Kampfes mit nur 28 Schützen, die nach Abzug der Pferdehalter und der beim Maschinengewehr tätigen Mannschaften verfügbar waren, schien aussichtslos, zumal weitere Leute verwundet und die Rückzugslinie mehr und mehr bedroht wurde; hinter den feindlichen Schützen zeigten sich weitere Schwarze, und es schien, daß man den ganzen Orlog (Kriegsmacht eines Stammes) sich gegenüber habe. Auch nach Ansicht der Kenner afrikanischer Verhältnisse, Hauptmann v. François und Oberleutnant Eggers, war weiterer Kampf aussichtslos. Major v. Glasenapp ließ deswegen den Befehl zum langsamen Zurückgehen geben. Der Versuch, den gefallenen Unteroffizier Bachmann mitzunehmen, mußte bald aufgegeben werden. Der Rückzug vollzog sich in vorzüglicher Ordnung. Nach 30 Schritt etwa wurde gehalten und das Feuer wieder aufgenommen. Unser Zurückgehen ermutigte den Gegner, sein Feuern wurde lebhafter; besonders wirksam wurden nun die von beiden Seiten her feuernden Umfassungsabteilungen des Gegners. In der dritten Stellung nach dem Zurückgehen fielen beide Maschinengewehrschützen, Oberleutnant z. S. Hermann wurde durch zwei Schüsse kampfunfähig, Reiter, die zu helfen suchten, fielen ebenfalls, so daß das Maschinengewehr stehen blieb, da auch die Bespannung getötet war. Das Gewehr wurde noch durch Obermatrosen Ehlers, der hierbei fiel, unbrauchbar gemacht.

Während des Zurückgehens häuften sich die Verluste.

Die Pferde, zu fünf und sechs durch einen Mann gehalten, wollten sich nicht zurückführen lassen, sondern drängten sich auf einen Haufen zusammen, in den die Schwarzen ununterbrochen hineinschossen; die Pferde wurden größtenteils getroffen. Die Pferdehalter fielen oder wurden verwundet. Oberleutnant z. S. Mansholt, der Meldung und den Befehl, sich marschbereit zu halten, nach Onjatu zu überbringen hatte, gelang es kurz vorher, nachdem ihm zwei Pferde erschossen waren, mit einem Reiter durchzukommen.

Mit bewunderungswürdiger Ruhe ging Major v. Glasenapp zurück, in der Richtung auf den Weg, den wir gekommen waren; wie durch ein Wunder war er nur durch zwei leichte Streifschüsse am Kopfe verletzt. Hauptmann v. François, aus einer Wunde am Hinterkopf stark blutend, befand sich dicht neben ihm, ebenso ich selbst. In der Nähe waren der schwer verwundete Oberleutnant z. S. Hermann und der noch unverwundete Oberleutnant z. S. Stempel sowie eine Anzahl Reiter. Vorher waren in der Schützenlinie Oberleutnant Eggers und Oberassistenzarzt Dr. Velten gefallen, beim Zurückgehen Leutnant Dziobeck, Leutnant d. Res. Tiesmeyer und Bendix. Der Gegner drängte unter wildem Kriegsgeheul nach und begleitete uns auf beiden Flanken, fortgesetzt schießend.

Digitized by Google

Die Karre unter Führung des Sergeanten Witt war auf das Schießen hin sofort vom Wege abgebogen und auf das Gefechtsfeld zu marschiert. Sie begegnete uns mitten im Busch, machte Kehrt und hielt. Wir mochten noch 400 bis 500 m davon ab sein, als Hauptmann v. François mit einigen Reitern seitwärts herausging, um hinter einem Busch nochmals zu schießen und den nachdrängenden Feind abzuhalten; hier wurde er tödlich getroffen. Schon vorher war Oberleutnant z. S. Stempel, von einem Schuß getroffen, lautlos zusammengesunken.

Die acht Mann an der Karre, in breiter Front ausgeschwärmt, nahmen uns auf und deckten das Aufladen der Verwundeten, mit denen sich unter Führung des Majors v. Glasenapp die Karre um 5 Uhr 30 Min. abends nach dem Lager von Onjatu in Marsch setzte. Eine Stunde, etwa bis 6 Uhr 30 Min. abends, folgten die Hereros feuernd, aber ohne Verluste zuzufügen, anfangs auf 200—300 m, später weiter abbleibend. Ein Zugochse wurde hierbei getötet; das bereitete im feindlichen Feuer etwa 15 Minuten Aufenthalt.

Was für die Hereros der Grund war, die Verfolgung aufzugeben, ist nicht klar; die Bedeckungsmannschaft der Karre, die andauernd Schnellfeuer abgab, mag für sie ein neuer Gegner von unbekannter Stärke gewesen sein; vielleicht waren sie auch zufrieden, als sie ihr Vieh wieder hatten; schließlich hat wohl auch die Dunkelheit, die kurz nach 6 Uhr hereinbrach, sie veranlaßt, das Feuer einzustellen.

Kurz nach Mitternacht kamen die Reste der Erkundungsabteilung — auch die beim Vieh zurückgelassenen Reiter hatten sich unterwegs wieder angeschlossen — ins Lager von Onjatu zurück. 7 Offiziere, 19 Mann waren tot; ihre Leichen und Waffen sowie das Maschinengewehr und etwa 30 größtenteils schwer getroffene Pferde waren in die Hände der Schwarzen gefallen. Die Gewißheit, einen starken, zum Widerstand bereiten Gegner auf 25 km vor sich zu haben, war erreicht, mit diesen Verlusten jedoch teuer erkauft. Leider war es der Ostabteilung nicht einmal vergönnt, die Ergebnisse dieser Erkundung später im Angriff auszubeuten.

Für den Angriff sollte zunächst das Eintreffen der linken Kolonne abgewartet werden, auf die am 15. März gerechnet wurde.

Am 14. wurde früh morgens ein Bergdamara abgesandt, der versuchen sollte herauszubekommen, ob Samuel noch in den Onjatibergen sei. Am Abend kam der Bambuse (schwarze Diener) des gefallenen Leutnants d. Res. Tiesmeyer mit zwei Pferden zurück und behauptete, aus der Gefangenschaft Tjetjos entkommen zu sein. Er sagte aus, er habe Samuel selbst gesehen; dieser sei noch am 13. abends mit vielen Berittenen nach Ovikokorero gekommen. Die Richtigkeit dieser Angaben ließ sich nicht feststellen.

An demselben Abend traf Oberleutnant v. Winckler, von der linken Kolonne vorausgeschickt, mit Nachrichten vom Gouverneur ein; danach sollte Samuel noch in Otjosasu sein.

Meldung und Berichte über das Gefecht am 13. März wurden am 15. früh in doppelter Ausfertigung über Seeis nach Windhuk und durch einen Eingeborenen direkt auf Okahandja abgesandt; der Eingeborene ist jedoch nicht durchgekommen; man hat nie wieder von ihm gehört. Die andere Meldung gelangte am 16. abends nach Windhuk.

Digitized by Google

Das Lager war dicht am Waſſer ungünſtig gelegen und wurde daher am 15. etwas abſeits auf die Hochfläche verlegt. Um dem Ausbruch von Krankheiten vorzubeugen und eine Verſchmutzung der Waſſerlöcher zu verhindern, waren dieſe nach ihrem Zweck getrennt: Trink- und Kochwaſſer, Waſchwaſſer und Waſſer für die Pferde. Das Vieh — an 500 Zugochſen nach Eintreffen der linken Kolonne, außerdem Schlachtvieh — wurde etwa eine Viertelſtunde öſtlich an einer Vley getränkt. Aber durch langes Liegen größerer Abteilungen an ein und derſelben Waſſerſtelle entſteht trotz aller Vorbeugungsmaßregeln Krankheitsgefahr, da kein Abfluß für gebrauchtes Waſſer vorhanden iſt; jeder ſtärkere Regen, wie er damals noch mehrfach fiel, ſpült Unrat in die Waſſerlöcher. Latrinen und Gruben für Abfälle waren daher auch weit ab vom Lager angelegt; aber das bietet noch keine Sicherheit.

Wir Verwundeten wurden in Zelten, auf Tragbahren oder auf Gras gebettet und zunächſt vom Einjährigen Arzt Dr. Kerger behandelt. Die Heilung machte bei allen, trotz der ungünſtigen Verhältniſſe, gute Fortſchritte.

Am Nachmittage traf die linke Kolonne in Onjatu ein; von ihr war Oberleutnant d. Reſ. Köhler malariakrank nach Windhuk zurückgeſandt worden, Leutnant Stecher war des Proviantnachſchubs wegen nach Seeis entſandt.

Gegen Ovikokorero wurden täglich Patrouillen und einzelne Eingeborene vorgeſchickt, die ſtets meldeten, daß die Waſſerſtelle noch ſtark beſetzt ſei. Der am 14. ausgeſandte Bergkaffer wollte Hereroreiter am Wege belauſcht und daraus erfahren haben, Samuel ſei mit ſeiner ganzen Macht von Otjoſaſu her in Ovikokorero eingetroffen.

Eine gründliche weitere Aufklärung war bei dem Zuſtand der Pferde und der geringen Zahl eingeborener Soldaten nicht möglich; ſie war in dem Dornbuſchgelände beſonders ſchwierig für weiße, mit der Gegend nicht vertraute Reiter, zumal die Hereros zum großen Teil beritten und daher ſehr beweglich waren.

Da mehrfach Hereropatrouillen nachts an unſer Lager herankamen, eine Überraſchung des ſtarken Gegners alſo nicht möglich ſchien, entſchloß ſich Major v. Glaſenapp, den Angriff weiter zu verſchieben, um erſt Nachrichten von Windhuk abzuwarten und dann mit der in Okahandja, wie man noch annahm, ſeit Mitte März marſchbereiten Hauptabteilung zuſammenzuwirken. Ihr Geſchützfeuer erwarteten wir jeden Tag zu hören, als Zeichen für die Oſtabteilung zum Vormarſch!

In der Nähe des Lagers wurde täglich Felddienſt abgehalten, und die Leute für Bewegung und Kampf im Buſch vorgeübt.

Inzwiſchen kam die Proviantkolonne des Oberleutnants Freiherrn v. Dobeneck heran, ſie brachte ein zweites Geſchütz C/73 mit; leider war aber auf dem weiten Wege über Gobabis bei ſtarkem Regen ein großer Teil ihres Proviants verdorben, da die Wagen in Windhuk ungenügend mit Planen ausgerüſtet worden waren. Ebenſo trafen Stabsarzt Dr. Wiemann mit Verbandmitteln und Medikamenten und Leutnant Stecher mit Proviant ein; beide waren von Seeis über Otjihaenena-Ekuja marſchiert und hatten dieſen Weg völlig frei gefunden. Gefährlich war er trotzdem, denn ein tätiger Feind konnte jederzeit erfolgverheißende Überfälle auf die Transporte machen. Dieſe gingen daher ſtets unter ſtarker Bedeckung.

Am 21. traf Oberleutnant Graf v. Brockdorff im Lager ein; er war gerade der Regelung des Nachſchubs wegen in Windhuk geweſen, als die Nachricht vom

Digitized by Google

Gefecht bei Ovikokorero dort eintraf. Mit Befehlen des Gouverneurs hatte er in einem Tage und zwei Nächten die 200 km von Windhuk her zurückgelegt.

Nach ihm trafen Oberleutnant der Landwehr Becker und Leutnant der Reserve Nörr sowie einige Reiter als Ersatz für die Ausfälle von Windhuk ein.

Die Befehle des Gouverneurs schrieben der Ostabteilung rein defensives Verhalten vor, bis die Hauptabteilung von Okahandja aus vorgehe; diese war bis Mitte März nicht fertig geworden, ihr Vorgehen erst am 1. April zu erwarten. Über die Abteilung des Majors v. Estorff erfuhren wir nichts Neues.

Am 22. brachte der Bastard Kaine die Nachricht, Ovikokorero sei geräumt. Oberleutnant v. Winckler, dem die Kavallerie unterstellt war, wurde noch an demselben Tage mit etwa 30 Reitern vorgesandt, er sollte die Wasserstelle besetzen. Er fand die Leichen der Gefallenen, konnte sie aber ohne Schanzzeug nicht bestatten. Hierzu und als Rückhalt für die Kavallerie marschierte am 24. März die 4. Kompagnie ab, traf aber die Kavallerie schon auf dem Rückweg und kehrte mit ihr um. Oberleutnant v. Winckler war zurückgegangen, da an diesem Tage anscheinend starke, feindliche Abteilungen von mehreren Seiten wieder gegen Ovikokorero vorgingen. Am 22. und 23. hatte er von einer Höhe mit weiter Fernsicht den Abzug des Gegners auf Okatumba beobachtet und dichte Staubwolken von Okatjongeama auf Okahandja zu ziehen sehen, die er auch für Hereros hielt. — Wahrscheinlich ist dies aber die Kolonne des Majors v. Estorff gewesen, die mit dem am 19. bei Ovinoa-Naua erbeuteten Vieh am 24. in Okahandja eintraf. Wie wertvoll wäre diese Kenntnis damals gewesen! Aber es fehlte an Mitteln zur Verständigung; Heliographen und Funkwagen hatten die Abteilungen noch nicht.

Am 25. März traf eine neue Proviantkolonne, ein und am folgenden Tage, dem 26., wurden die Verwundeten, darunter ich selbst, und die verheirateten Landwehrleute, die nur noch als Stationsbesatzungen verwendet werden sollten, auf Leerwagen über Otjihaënena—Seeis nach Windhuk zurückgeschickt. Wir fanden den Weg ganz frei; nur dicht bei Seeis wurden vereinzelte Hereros angetroffen, die hier offenbar auf Gelegenheit zum Viehdiebstahl lauerten; einer wurde erschossen.

In Otjihaënena begegnete uns eine Proviantkolonne, in Seeis Hauptmann Fromm mit zwei Geschützen C/73 mit Maultierbespannung und einer Wagenkolonne, die mit Lazarettmitteln und Proviant beladen war. Hauptmann Fromm hatte neue Befehle für die Ostabteilung mit, in denen das Wesentlichste war, daß der Abmarsch der Hauptabteilung auf den 6. April hinausgeschoben wurde.

Nicht vorherzusehende afrikanische Schwierigkeiten veranlaßten, daß dieser Abmarsch, auf den man bei der Ostabteilung seit dem 14. März sehnsüchtig wartete, schließlich erst am 7. April abends beginnen konnte. Wie erfolgverheißend wäre ein gleichzeitiger Vormarsch von beiden Seiten gewesen! Aber es fehlte eben an der Möglichkeit einer raschen Befehlsübermittlung. Alle Versuche, die heliographische Verbindung von Okahandja zur Ostabteilung, der Hauptmann Fromm auch die nötigen Apparate mitbrachte, herzustellen, sind gescheitert.

So ist es den Hereros möglich gewesen, die Vorteile ihrer Stellung zwischen beiden Abteilungen voll auszunutzen, mit denselben Truppen am 3. April den Angriff bei Okaharui auf die Marschkolonne der Ostabteilung zu machen, mit denen sie später

Digitized by Google

Onganjira und Oviumbo schlugen. Der deutlichste Beweis hierfür war das Auftreten von Abteilungen in Seesoldatenuniform mit Tropenhelmen in letzterem Gefecht.*)

Als am 14. April die Hauptabteilung auf Otjosasu zurückging, um das Eintreffen weiterer Verstärkungen abzuwarten, begann bei der Ostabteilung, die inzwischen an die Wasserstelle von Onjatu zurückgekehrt war, die Typhusepidemie. Dadurch wurde die vom Unglück verfolgte Abteilung schließlich gezwungen, ihre Stellung östlich der Hereroansammlungen aufzugeben und nach Otjihaënena zurückzugehen.

Mit Entschlossenheit und Freudigkeit war Major v. Glasenapp seinerzeit an die schwere Aufgabe im Osten herangegangen; sie wurde erfüllt, insofern die Abteilung die Hereros allein durch ihre Anwesenheit abschreckte, nach Osten zu ziehen. — Den Mannschaften waren große Marschleistungen und harte Entbehrungen auferlegt worden während des Zuges über Seeis—Kehoro—Kandouve auf Onjatu. Etwa 470 km (s. Anlage 3) waren im südafrikanischen Sommer auf schlechtem oder ohne Weg in 18 Marschtagen zurückgelegt worden; seit 17., teilweise seit 7. oder 14. Februar gab es als Unterkunft nur Biwak, als Nahrung frisch geschlachtetes Fleisch, Reis und Mehl. Die Leute hatten sich den Anstrengungen vollauf gewachsen gezeigt. Ohne Marschverluste und ohne gefährliche Erkrankungen hatte man Onjatu erreicht und dort bis Ende März gelegen. Erst hier kamen zwei Leute mit Erkrankungen, die sich später als Typhus herausstellten, von Süden her zur Abteilung, und durch sie wahrscheinlich ist die Wasserstelle verseucht und der Typhus eingeschleppt worden, der vorher schon in Omaruru, Karibib, Okahandja aufgetreten, von dem die Ostabteilung aber bis Ende März gänzlich verschont geblieben war.

Ein tragisches Geschick wollte, daß nun sie gerade am schwersten darunter leiden mußte: Von Windhuk und allen Stationen am weitesten entfernt, war es hier unmöglich, Stärkungsmittel in genügender Menge den Kranken zukommen zu lassen: es fehlte an Häusern oder Baracken, alle Kranken mußten in Zelten liegen, den Unbilden der Witterung ausgesetzt; die Nähe des Gegners im Buschgelände erforderte anstrengenden Wach- und Patrouillendienst, die Proviantkolonnen auf dem langen Wege um die Onjatiberge herum starke Bedeckungsabteilungen. So fehlte den Leuten Ruhe und Pflege, und erst als diese Verhältnisse in Otjihaënena besser wurden, nahmen die Krankheitsfälle ab oder verliefen milder; aber die Ostabteilung hatte an Toten sowie an Rekonvaleszenten und Pflegepersonal so viel Abgang, daß sie nicht wieder operationsfähig wurde.

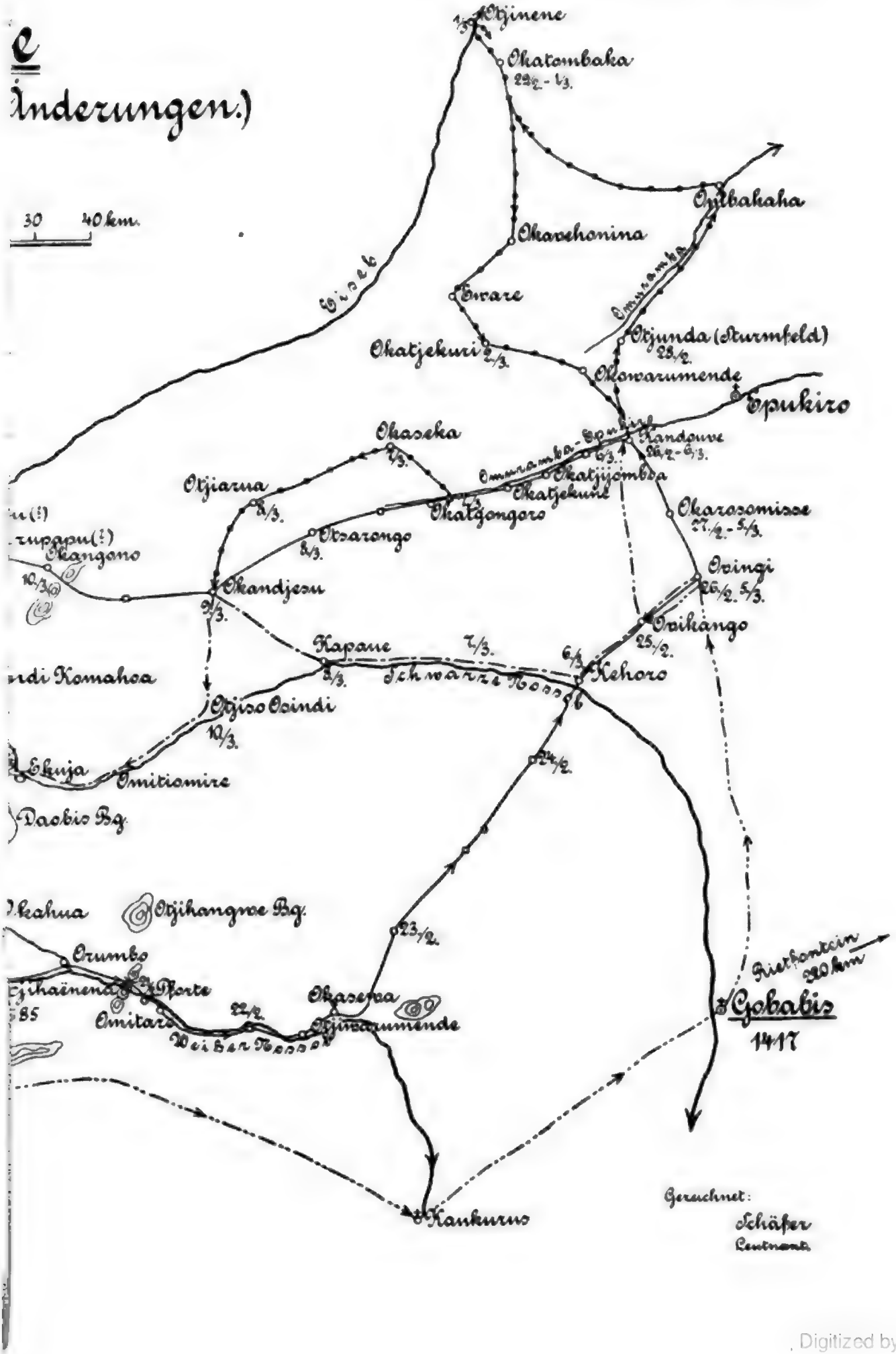
*) Diese Ausrüstungsstücke können nur bei Okaharui verloren gegangen sein, was seinerzeit von der Ostabteilung bei Ovikokorero fiel, trug Schutztruppenuniform und Hüte.

Digitized by Google

Zu: „Im Stabe des Majors v. Glasenapp."

e

Änderungen.)



Digitized by Google

Anlage 1.

Kriegsgliederung des Marine-Expeditionskorps.

Führer: Oberst Dürr, Inspekteur der Marine-Infanterie, nebst Stab, trat erst später die Ausreise an, bis zu seinem Eintreffen Major v. Glasenapp.

Marine-Infanterie-Bataillon.

Kommandeur: Major v. Glasenapp,
Adjutant: Leutnant Schäfer,
Ordonnanzoffizier: Oberleutnant Graf v. Brockdorff,
Marine-Oberzahlmeister: Ackermann.

Stabspersonal: Etwa 30 Unteroffiziere und Mann.

3. Kompagnie.

Führer: Hauptmann Haering,
Oberleutnant Hannemann,
Leutnant Muther,
" Gräff,
14 Unteroffiziere, 111 Mann.

1. Kompagnie.

Führer: Hauptmann Fischel,
Leutnant Frhr. Treusch v. Buttlar-Brandenfels,
" Dziobeck,
" Hildebrandt,
14 Unteroffiziere, 111 Mann.

4. Kompagnie.

Führer: Hauptmann Lieber,
Oberleutnant Frhr. v. Dobeneck,
Leutnant Huguenin,
" Stecher,
14 Unteroffiziere, 111 Mann.

2. Kompagnie.

Führer: Hauptmann Schering,
Oberleutnant Paschen,
Leutnant Eckstein,
" Boehm,
14 Unteroffiziere, 111 Mann.

Maschinenkanonen-Abteilung.

Führer: Oberleutnant z. S. Mansholt,
" " Wossidlo,
" " Stempel,
Leutnant z. S. Ehrhardt,
" " Rümann.
Etwa 50 Unteroffiziere und Mann.
Acht 3,7 cm-Maschinenkanonen.

Sanitätskolonne.

Führer: Marine-Stabsarzt Dr. Gappel,
" Dr. Wiemann,
Marine-Oberassistenzarzt Dr. Tiburtius,
Marine-Assistenzarzt Dr. Janßen.
Etwa 20 Unteroffiziere und Mann.

Proviant- und Materialiendepot.

Führer: Marine-Zahlmeister Prange.
24 Unteroffiziere und Mann.

Zugeteilt:

Ersatztransport S. M. S. „Habicht".

Führer: Oberleutnant z. S. Connemann,
Leutnant z. S. Claaßen,
" " Schmidt.
Etwa 60 Unteroffiziere und Mann.

Eisenbahn-Bauabteilung.

Führer: Oberleutnant Ritter,
Leutnant Schwengberg.
Etwa 70 Unteroffiziere und Mann.

Digitized by Google

Anlage 2.

Kriegsgliederung der Ostabteilung:

Führer: Major v. Glasenapp.
Beim Stabe: Hauptmann a. D. v. François.
Adjutant: Leutnant Schäfer.
Ordonnanzoffizier: Oberleutnant Graf v. Brockdorff[1].
Artillerieoffizier: Oberleutnant z. S. Mansholt.
Arzt: Marine-Stabsarzt Dr. Wiemann.
Marine-Assistenzarzt Dr. Janßen.
20 Gewehre[2].

1. Marineinfanterie-Kompagnie:

Führer: Hauptmann Fischel.
Leutnant Dziobeck.
= Hildebrandt[3].
90 Gewehre[4].
Zugeteilt: 1 Zug Maschinenkanonen-Abteilung (zwei 3,7 cm M. K., ein Maschinengewehr).
Oberleutnant z. S. Stempel.

2. Marineinfanterie-Kompagnie:

Führer: Hauptmann Lieber.
Oberleutnant Freiherr v. Dobeneck[5].
Leutnant Huguenin.
= Stecher.
90 Gewehre[4].
Zugeteilt 1 Zug Maschinenkanonen-Abteilung (zwei 3,7 cm M. K.).
Leutnant z. S. Ehrhardt.

Kavallerie-Abteilung:

Führer: Oberleutnant d. Ref. Köhler.
Leutnant d. Ref. Tiesmeyer.
40 Reiter.

Detachement v. Winckler:

Führer: Oberleutnant v. Winckler[6].

Schutztruppen-Kompagnie:

Führer: Oberleutnant Streitwolf[7].
Oberleutnant d. Landw. Dieterici[8].
Leutnant Eymaël[9].
= Stübel.
= d. Ref. Bendix.
Zugeteilt: Artillerie (1 Geschütz C/73, 1 Revolverkanone, 1 Maschinengewehr).
Oberleutnant z. S. Hermann.

Kavallerie-Abteilung:

Führer: Oberleutnant Eggers.
50 Reiter.
Arzt: Marine-Oberassistenzarzt Dr. Velten.

[1]) Etappenkommandant und später Führer der Schutztruppen-Kompagnie. — [2]) Für den Stab des Obersten Dürr war Personal in Okahandja zurückgelassen. — [3]) Leutnant Freiherr Treusch v. Buttlar-Brandenfels war als Adjutant zu Major v. Estorff kommandiert. — [4]) In Swakopmund, auf den Bahnstationen, in Windhuk und für die Proviantkolonnen waren Leute zurückgelassen. — [5]) Führer einer Proviantkolonne; seit 17. März Adjutant. — [6]) Seit 28. Februar beim Stabe. — [7]) Kehrte am 11. März als Distriktschef nach Gobabis zurück. — [8]) Kehrte am 5. März als Kommandant nach Gobabis zurück. — [9]) Wurde am 5. März mit 30 Mann nach Rietfontein entsandt.

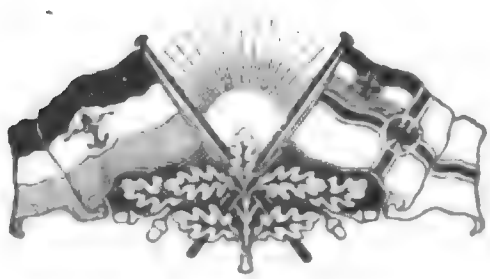
Digitized by Google

Anlage 3.

Marſchtableau der Oſtabteilung.

Datum	Vormittags	km	Nachmittags	km	Nachts	km	Tages-Leiſtung km	Geſamt-Leiſtung km
17. Februar	÷	—	Avis	5	÷	—	5	5
18. "	Abrahams-Farm	18	÷	—	÷	—	18	23
19. "	Ondekeremba	23	?	12	÷	—	35	58
20. "	Seeis	7	?	25	÷	—	32	90
21. "	Orumbo	19	Pforte	14	÷	—	33	123
22. "	Omitare	4	?	18	÷	—	22	145
23. "	Otjiwarumende	10	Okaseva	6	?	18	34	179
24. "	?	23	?	4	?	25	52	231
25. "	Kehoro	22	Ovikango	16	÷	—	38	269
26. "	Ovingi	15	÷	—	÷	—	15	284
27. "	÷	—	Okaroſomiſſe (K. 1)	10	÷	—	—	—
28. Febr. bis 4. März	÷	—	÷	—	÷	—	—	—
5. "	Okaroſomiſſe (Stab u. M. K.)	10	Kandonve	14	÷	—	24	308
6. "	÷	—	?	16	÷	—	16	324
7. "	Okatjekume	13	Okatgongoro	11	÷	—	24	348
8. "	?	15	Otjarongo	10	÷	—	25	373
9. "	Okandjeiu	20	÷	—	÷	—	20	393
10. "	?	13	Okangono	17	÷	—	30	423
11. "	Okatjeru	23	÷	—	÷	—	23	446
12. "	?	18	Onjatu	8	÷	—	26	472

Die Zahlen ſind aus den Marſchzeiten errechnet und daher nur annähernd richtig.



Digitized by Google

Die britische Expedition nach Lhassa.

Von Karl v. Bruchhausen, Major a. D.

(Mit 1 Kartenskizze.)

Die Geschichte des britisch-indischen Heeres ist um eine interessante Unternehmung reicher. Nicht, daß es sich bei dem Zuge nach Tibet hinein um eine militärische Großtat im strengen Sinne des Wortes gehandelt hätte: dazu war das Expeditionskorps zu schwach, der Gegner zu wenig widerstandsfähig. Aber es galt, ganz außergewöhnliche Hindernisse der Natur — des Klimas wie des Geländes — zu überwinden, und dann führte die Expedition in ein Land, das sich, durch die Gestaltung seiner Grenzen begünstigt, mit Glück länger als ein Jahrhundert gegen europäischen Besuch mit allen Kräften abgeschlossen hatte; es kam zum Vorrücken bis zu der „heiligen", „verbotenen" Stadt Lhassa. Vor allem aber ist der politische Erfolg Englands nicht gering einzuschätzen. In dem Wettbewerb der beiden großen asiatischen Kolonialmächte, England und Rußland, hat England einen bedeutungsvollen Schritt vorwärts getan.

1. Tibet und sein Volk.

Das Land ist nicht so unbekannt, wie man gemeiniglich annimmt. Europäische, chinesische und indische Quellen geben hinreichende Auskunft, um sich ein ziemlich zutreffendes Bild von der geographischen Gestaltung und den inneren Verhältnissen Tibets zu machen. Man darf nicht übersehen, daß die strenge Abschließung der Grenzen erst nach dem Kriege Chinas mit Nepal (1792) einsetzte. Vor diesem Jahre sind zahlreiche Missionare und Forscher verschiedener europäischer Nationen in Tibet gewesen, und nachher wurden einzelne Teile des Landes (namentlich die Grenzgebiete) von Europäern bereist. Lhassa dagegen, der Sitz des Dalai Lama, ist seit 1792 nur zweimal von Weißen besucht worden: 1811 von dem englischen Arzte Manning und 1846 von den Lazaristenpatres Gabet und Huc. Hin und wieder hat jemand — nicht besonders glaubwürdig — behauptet, in Lhassa gewesen zu sein, so z. B. will der Amerikaner Rockhill nach 5jähriger Vorbereitung in Peking die heilige Stadt erreicht haben. Sven v. Hedins vergeblicher Versuch, von Westen her einzudringen, scheiterte bekanntlich auch, trotzdem er in mongolischer Tracht vorzüglich verkleidet war und einen buddhistischen Kosaken (Burjäte), sowie einen echten tibetischen Lama als Begleiter hatte. Mit Reiteransturm und verschwenderischer Kleiderpracht kam schon nach 2 Tagemärschen landeinwärts der Gouverneur von Naktschou herangesprengt und wies die Reisenden mit höflicher Entschiedenheit zurück. Selbst die Berufung auf den Zaren nutzte nichts. „Einen Schritt weiter — und es kostet Euch den Kopf!" — „Er war ein rechtlich denkender und handelnder Mann und wußte genau, was er wollte."

Wenn letzthin in den Zeitungen viel von dem „Russen" Dorschew die Rede war, der in Lhassa eine verhängnisvolle politische Rolle spielte, so darf nicht übersehen werden, daß es sich nicht um einen Europäer, sondern einen Burjäten buddhistischen Bekenntnisses handelt, der es bis zu einem Lama höheren Grades gebracht hat und eigentlich Ghomang Lobzang heißt. Seine Geburt als russischer Untertan hat er

Digitized by Google

darüber ebenso wenig vergessen, wie andere buddhistische Priester burjätischen Stammes, denen natürlich der Eintritt in Lhassa offen stand. Sie haben sich nicht gescheut, photographische Aufnahmen von der heiligen Stadt und anderen merkwürdigen Teilen des Landes zu machen und die Platten der russischen „Geographischen Gesellschaft" zu übermitteln. Einige von den Aufnahmen sind in dem kürzlich erschienenen, überaus reichhaltigen und lesenswerten Buche des bekannten Weltreisenden Dr. Georg Wegener „Tibet und die englische Expedition"*), das in diesem Abschnitte mehrfach benutzt ist, wiedergegeben.

Ferner hat die britische Regierung in den letzten Jahrzehnten wiederholt Inder buddhistischen Glaubens, nachdem sie in den Aufnahmearbeiten unterrichtet waren, erfolgreich nach Tibet hinein gesandt. Das Werk eines dieser Leute, Sarat Tschandra Das**), stellt eine ganz vorzügliche Quelle für tibetische Verhältnisse dar. Auf solchem Wege ist z. B. auch ein ganz genauer Plan von Lhassa bekannt geworden. Der betreffende Inder hat die Entfernungen mit dem Rosenkranz abgemessen! Auch dem japanischen Buddhistenpriester Kawaguschi ist es in neuerer Zeit nach langjähriger Vorbereitung gelungen, sich unerkannt in Lhassa aufzuhalten, und er hat ein Buch darüber geschrieben. Schließlich erkannt, mußte er unter Lebensgefahr fliehen.

Von chinesischem Material sei die im Auftrage des großen Kaisers Kanghsi (1661 bis 1722) entworfene Karte des chinesischen Reiches erwähnt, die sich in bezug auf Tibet vielfach als überraschend richtig erwiesen hat.

Tibet, von seinen Bewohnern Bodyul genannt, wird im Westen von Kaschmir, im Nordwesten von Chinesisch-Ostturkestan, im Nordosten, Osten und Südosten von China, im Süden von Birma, Bhutan, Britisch-Sikkim und Nepal begrenzt. Aber auf weiten Strecken sind die Grenzen unbestimmt und strittig. Ausgedehnte Gebiete können als herrenlos gelten; in anderen sitzen unabhängige Stämme. Daher finden sich Größenangaben von 1200000 bis 1900000 qkm. (Das Deutsche Reich zählt 540419 qkm.) Und auf dieser gewaltigen Fläche leben nur etwa 1½ Millionen Einwohner, woraus sich allein schon der öde, unwirtliche Charakter des tibetischen Hochlandes ergibt. Von allen Seiten säumen — den Nordwesten ausgenommen — gewaltige Bergzüge das Land ein: im Norden das Künlün- und Kukunoorgebirge,***) im Osten schroffe, sich nach den chinesischen Provinzen Szetschwan und Yünan hineinziehende Gebirgsmassen; im Süden und Südwesten die Ketten des Himalaya in dreifacher Reihe. Aber auch die Hochfläche, die überall Höhenluft aufweist (die Pässe im Süden liegen auf 4300 bis 5000 m) ist mit Gebirgszügen bedeckt. Vor allen Dingen bietet sie nicht, wie nach summarischen Angaben vielfach angenommen wird, eine einheitliche Gestaltung. Den Norden und Nordwesten nimmt das fast unbewohnte Hochland Tschangtang ein; ein „Tier-Paradies", das in sich zusammengebrochene Gebirgsformationen („Leichname ehemaliger Gebirge") zeigt, d. h. stehengebliebene Bergzacken zwischen Felsgeröll; im Süden und Südosten das eigentliche Tibet mit seiner Kultur, im Nordosten das öde Kukunoor-Gebiet.

---

*) Gebauer-Schwetschke, Halle a. d. S., 1904.

**) „Journey to Lhassa and Central Tibet". London 1902, John Murray.

***) Wegener hält ersteres für das älteste Gebirge der Welt. Den Himalaya nennt er dagegen „ein sehr junges Gebirge".

Digitized by Google

Auch im eigentlichen Tibet (Bodyul) ſpielt ſich das Leben in den fruchtbaren Tälern ab, wo Getreide, Obſt, Gemüſe und ſelbſt Wein in mildem Frühjahr und nicht zu warmem Sommer gedeihen. Gerſte lohnt den Anbau noch in einer Höhe von 4000 m, Weizen und Hafer wachſen nur im Tale. Im Winter iſt das Klima, trotzdem Südtibet ungefähr in der Breite des Mittelmeers liegt, ein geradezu polares.

Die Luft iſt trotz gelegentlicher heftiger Schneeſtürme überaus trocken und ſo dünn, daß es — zum Staunen mancher Reiſenden, die den Grund nicht erkannten — nicht möglich war, gewiſſe Speiſen gar zu kochen. Infolge zu geringen Luftdrucks kocht das Waſſer nämlich ſchon bei 83° C.

Vögel ſind ſelten im Lande, anderes Wild dagegen ſehr zahlreich. Holz iſt ſpärlich vorhanden; nur die ſchroffen Berge im Südoſten zeigen reichen Baumwuchs. So werden denn als Brennmaterial die Ausſcheidungen von Wild und Haustieren benutzt. Unter letzteren nimmt der auch wild vorkommende Yak (Zebu), eine Rinderart, die erſte Stelle ein. Er wird als Reit- und Laſttier benutzt und ſpielte auch bei der britiſchen Lhaſſaexpedition eine wichtige Rolle. Ferner iſt die Schafzucht ſehr verbreitet, und das Schaf wird in Tibet — wohl hier allein — auch als Tragtier benutzt.

Dem Tibeter haben noch nicht viele Leute ins Herz geſchaut. Wo er in Berührung mit Europäern kam, zeigte er ſich von der verſchiedenſten Seite: das eine Mal kindlich — gutmütig — harmlos, ein anderes Mal kriechend und unterwürfig nach oben, und patzig nach unten. Jedenfalls iſt er aber nicht ewig mürriſch und ſchweigſam wie der Inder. Zur mongoliſchen Raſſe gehörig, iſt der Tibeter breit und unterſetzt gewachſen, mit vorſtehenden Backenknochen und flacher Naſe. Man ſagt ihm auch nach, nicht übermäßig reinlich zu ſein. Seine Hautfarbe wechſelt von faſt weiß bis zu kupferbraun. Und wenn er recht ehrerbietig grüßen will, reckt er die Zunge möglichſt weit zum Halſe heraus.

Der Bildungszuſtand iſt in Anbetracht der Abgeſchloſſenheit des Landes ein auffällig guter: die Kenntnis des Leſens und Schreibens der einſilbigen Sprache iſt weit verbreitet. Demgegenüber finden wir den tollſten Aberglauben und Gebetmaſchinen, von denen die Gebetſtreifen — als eine der Gottheit wohlgefällige Handlung — abgedreht werden. Sie ſind beſonders in den Klöſtern im Gebrauch, in den Klöſtern, die übrigens auch die Sammelpunkte einer ziemlich umfangreichen Literatur in tibetiſcher Sprache ſind; meiſt freilich Überſetzungen aus dem Sanskrit und faſt nur buddhiſtiſch-religiöſen Inhalts. Immerhin Schätze, die der wiſſenſchaftlichen Erſchließung noch harren.

Um noch einmal auf die Eingeborenen Tibets zurückzukommen, ſo huldigen die Ärmeren wohl der Vielmännerei (es heiraten z. B. mehrere Brüder eine einzige Frau), die Reicheren aber der Vielweiberei.

Weiter werden uns die Tibeter als eine money-making-Raſſe, als regſame Handelsleute geſchildert. Das hat ſich auch im Verkehr mit den britiſchen Expeditionstruppen gezeigt, ſobald die Tibeter ſahen, daß die von ihnen herangebrachten Waren bar bezahlt wurden. Es kann keinem Zweifel unterliegen: das tibetiſche Volk, das in ſeinem nicht reichen Lande gern von den ſagenhaften Schätzen Indiens träumt, träte gern in einen regeren Handelsverkehr mit dem ſüdlichen Nachbar. Aber die prieſterlichen Herren wehren, in der Befürchtung, daß fremde Einflüſſe ihre Machtſtellung

Digitized by Google

schädigen könnten, der Erschließung der Grenze; sie haben die Fernhaltung aller Fremden geradezu zum Glaubenssatz erhoben.

Viel Ausfuhrprodukte liefert Tibet nicht: Vieh, Felle (vornehmlich des Yaks), Wolle und Wollenwaren, Ackerbauprodukte, wie Getreide, Obst, Reis, dann Salz, Borax, und schließlich Gold, das seinen Weg, soweit es nicht von der heimischen Industrie verarbeitet wird, ganz nach Indien nimmt. Die gesamte Ausfuhr belief sich im Jahre 1900/01 auf 1 519 295, 1902/03 (mit stetig steigender Tendenz) auf 1 900 229 Rupien.

Von Indien wurden in den letzten Jahren Baumwollen- und Wollenwaren, Getreide und Hülsenfrüchte, Seide, Zucker, Tabak, verschiedene Metalle, Farbmaterialien usw. nach Tibet eingeführt, und zwar 1900/01 im Gesamtwerte von 1 012 619, 1902/03 im Werte von 1 152 672 Rupien. Viel ist das nicht; zu dem Absperrungssystem kommen noch die schlechten Wege über die im langen Winter fast ungangbaren Pässe und im Innern des Landes. In der Hauptsache ist der Handel auf Tragetiere vom Yak bis zum Schaf angewiesen. Und den Haupteinfuhrartikel: Ziegeltee in großen Mengen, liefern die südlichen Provinzen Chinas. Diesen Handel auf Indien übergehen zu lassen, ist der sehnlichste Wunsch der indischen Regierung. Ihm ist wesentlich das stete Streben, die Handelsbeziehungen zu Tibet zu erweitern, entsprungen. Im nächsten Abschnitt wird darüber noch die Rede sein.

Das Eigentümlichste an Tibet sind aber seine staatlichen Einrichtungen. Um sie zu verstehen, müssen wir einen Sprung rückwärts machen: aus der nüchternen Handelsstatistik unserer Tage in die sagenumwobene graue Vorzeit. Selbstverständlich, Tibet hat seine Geschichte. Nichts ist nach Dr. Albrecht Wirth verkehrter, als an eine Verknöcherung, eine Versteinerung des tibetischen Staatswesens zu glauben. Es hat seine Entwicklung durchgemacht, wie jedes andere, und Entwicklung bedeutet eine Folge von Veränderungen.

Nach dem vorgenannten genauen Kenner asiatischer Geschichte und Völker nimmt man an, daß die Wiege des Volkes von Tibet am unteren Yangtse gestanden hat, von wo es dann in der ersten Hälfte des 1. Jahrtausends n. Chr. durch die Chinesen verdrängt, westwärts nach dem Sicherheit verheißenden Hochgebirgsland ausgewandert ist. Der gewünschte Erfolg blieb aber aus. Etwa 40 Jahre, nachdem der König Srongtsangampo den Buddhismus einführte, entstanden neue Händel mit China (680), durch welche die Tibeter weiter west- und südwärts gedrückt wurden. Mehr und mehr begann die Geistlichkeit in den Vordergrund zu treten, und vom 11. Jahrhundert ab hatte sie die Zügel der Regierung tatsächlich in der Hand. Aber sie verlodderte, und die Dinge würden ein schlechtes Ende genommen haben, wenn nicht in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts der Reformator Tsongkaba als Verbesserer der Sitten- und Glaubenslehre aufgetreten wäre. Zwei Schüler setzten seine Überlieferung fort: Dalai Lama*) und Panshen Erdeni Lama. Nach buddhistischem Glauben sind diese beiden dann in stets sich fortsetzender Kette wiedergeboren worden bis auf den heutigen Tag. Und vor allen Dingen: im Dalai Lama war bereits der heilige Padmapani (und nicht Buddha, wie man vielfach liest) Fleisch geworden; der

*) „Lama" bezeichnet den buddhistischen Priester.

Digitized by Google

göttliche Padmapani, zu dem alltäglich die Millionen und aber Millionen der Buddhisten beten: Om mani padme hum! wörtlich übersetzt: O du Kleinod im Lotos, Amen!

Anfänglich standen die beiden obersten Lamas einander gleich. Seit aber der Dalai*) Lama seinen Sitz nach dem dreizipfeligen Berge Potala bei Lhassa verlegte — der Panschen Erdeni Lama residierte und residiert noch heute im Kloster Taschilumpo (Berg des heiligen Segens) bei Shigatse —, wuchs sein Vorrang mehr und mehr. Vom General des wichtigsten Mönchsordens brachte er es zum anerkannten geistlichen Oberhaupte einer halben Milliarde Buddhisten (in Rußland, China, Japan, Indien), und für sein Vaterland hatte er auch — ein Priester-König — seit dem 17. Jahrhundert die weltliche Macht in Händen, soweit davon angesichts der Oberhoheit Chinas die Rede sein konnte.

Aber regiert wirklich der Dalai Lama? Ist er nicht ein gefügiges Werkzeug in den Händen seiner Berater? In den Jahren der Kindheit ganz sicher, und es heißt, daß die eigentlich regierenden hohen Lamas — ein Vierer-Kollegium — dafür sorgten, Knaben, die sich nicht nach Wunsch, d. h. allzu selbständig entwickelten, beizeiten in die wunschlose Ruhe des Nirwana übergehen zu lassen. Der jetzige Dalai Lama ist 1876 geboren und heißt eigentlich Tsubtan; Persönlichkeiten, die ihn gesehen haben, schildern ihn als ein Kind und einen Jüngling von seltener Anmut und Würde. Auf die seltsamen Gebräuche beim Tode des Dalai Lama und beim Suchen nach dem Neugeborenen kann hier nicht eingegangen werden. Als der jetzt regierende Dalai Lama erkoren wurde, suchten die Lamas auch im russischen Lande der Burjäten; diese herrliche Gelegenheit, starken Einfluß in Tibet und damit auf die 500 Millionen Buddhisten zu gewinnen, hat sich Rußland entgehen lassen!

Noch ein Wort über Religion und Priesterschaft des Landes. Der indische Buddhismus ist, wie sich Dr. Albrecht Wirth ausdrückt, zum „Lamaismus" umgestaltet. Die Lehre von der Seelenwanderung und einiges andere ist neu hinzugekommen. Ein wesentliches Verdienst des Buddhismus ist, daß er von Anfang an Achtung vor geistigem Leben und Gelehrsamkeit gepredigt hat. Die gottesdienstlichen Formen ähneln selbst in kleinen Äußerlichkeiten dem katholischen Ritus derart, daß einzelne Missionare entsetzt berichteten: Der Teufel habe da eine Karikatur der katholischen Kirche geschaffen. Der Zusammenhang ist noch nicht aufgeklärt.

Der geistliche Stand hat die ganze weltliche Macht in Händen und herrscht unumschränkt; eine festgegliederte Hierarchie, eine unbeugsame Manneszucht hält ihn zusammen. An 500 000 — zur Ehelosigkeit verpflichtete — Mönche verteilen sich über das bewohnte Land. Klöster — ihre Zahl wird auf etwa 3500 angegeben — aller Orten, meist an hochgelegenen, leicht zu verteidigenden Punkten und oft in solcher Ausdehnung, daß sie schier eine kleine Stadt darstellen. Das Daipong-Kloster unweit Lhassa beherbergt gegen 7000 Mönche und Studenten. Die Klöster sind bei der Annahme von Novizen wählerisch, und sie dürfen es sein, weil der Andrang groß ist. Der geistliche Stand ist die Sprungleiter zu Ansehen und Macht. Auch dem befähigten Niedriggeborenen steht er offen. Auch sonst bietet das Mönchsleben erhebliche

*) „Dalai" heißt „Ozean", „Weltmeer"; es soll damit die unermeßliche Macht des Dalai Lama bezeichnet werden.

Digitized by Google

materielle Vorteile; jede Familie hält es daher für eine Ehrenpflicht, daß mindestens eins ihrer Mitglieder Mönch oder Nonne — auch zahlreiche Frauenklöster gibt es — wird. Durchweg sind die Klöster reich, denn sie erheben von den umliegenden Dörfern Abgaben, sie verleihen Geld auf Zinsen, sie verkaufen Heil- und Zaubermittel. Ein Diebstahl, verübt gegen ein Mitglied der Geistlichkeit, wird zehnmal so streng bestraft, als wenn der Bestohlene ein Laie ist.

Man muß anderseits auch zugeben, daß die tibetischen Klöster die Pflanzstätten der Kultur sind. Kunst und Wissenschaften werden in ihnen gepflegt, und sie bergen, wie oben bereits berührt, eine Menge von literarischen Schätzen. Als das Vorrücken der Engländer von Gyangtse, ihrem ersten Ziel, nach Lhassa feststand, veröffentlichte Dr. Georg Wegener in einem Berliner Blatte ein Mahnwort an England und etwa einmischungslustige Mächte, den Potalapalast*) mit seinen wertvollen Handschriften und Büchern zu schonen. Im Grunde genommen kann man den Engländern Barbarismus in solcher Beziehung nicht vorwerfen; freilich, wenn es aus zwingenden militärischen Gründen nötig geworden wäre, die Mündungen der Geschütze auf die Burg des Dalai Lama zu richten, so wäre es geschehen; wir würden auf keinen Fall anders gehandelt haben. Viel näher lag die von dem genauen Kenner asiatischer Verhältnisse, Fürsten Uchtomski, ausgesprochene Befürchtung, daß fanatische Mönche bei der Meldung: „Die Engländer kommen!“ selbst Hand an ihre Schätze legen würden.

Nichts von allem ist geschehen. Dem abziehenden Kommandeur der Expeditionstruppen überreichte der Stellvertreter des Dalai Lama — gerade als Dank für die ersichtlich nicht erwartete Schonung der Klöster — ein altgoldenes, wundertätiges Buddhabild.

2. Vorgeschichte der englischen Expedition.

Zum Verständnis der neuesten Vorgänge auf tibetischem Boden ist ein Blick auf das Verhältnis zwischen China und Tibet erforderlich. Es ist der gewiß seltene Fall eingetreten, daß England mit militärischer Gewalt gegen ein nicht selbständiges Land eingeschritten ist, mit dessen Oberherrn es in vollem Frieden lebt. Denn Tibet ist rechtlich — und wohl auch tatsächlich — ein Vasall Chinas. Es ist oben bereits mitgeteilt, daß der Druck des expansionslustigen China vor mehr als einem Jahrtausend den ausgewanderten Tibetern folgte. China sollte dann noch ein paarmal Gelegenheit zur direkten Einmischnng haben: wenn mongolische Fürsten in das Land einbrachen, wenn Nepal seine Horden bis Lhassa sandte (1790 bis 1792). China half, aber es hielt dafür Tibet auch fest in seinen Händen. Streng genommen, ist sogar nicht richtig, daß Tibet nur ein „Vasallenstaat“ Chinas sei. Die Regierung des Bogdokhan betrachtete das Land als chinesischen Boden ebenso gut wie z. B. Ostturkestan; wenn auch „Außenland“, steht es dem Buchstaben nach doch durchaus unter chinesischer Verwaltung; sie wird ausgeübt durch einen „Amban“ (zeitweilig hat es deren gleichzeitig zwei, sich gegenseitig kontrollierende gegeben), so daß der Dalai Lama es dulden muß, in der heiligen Stadt das Yamen eines hohen chinesischen Beamten zu sehen. Der Grad der Einwirkung des Amban auf die Staatsgeschäfte ist natürlich je nach der betreffenden Persönlichkeit und überhaupt

*) Sitz des Dalai Lama bei Lhassa.

Digitized by Google

nach den Zeitläuften eine sehr verschiedenartige gewesen, und so heißt es einmal: der Amban ist lediglich eine dekorative Figur; das andere Mal: er hält die Lamas fest am Zügel. Meist, so wird auch versichert, entsendet China Leute als Amban, die den Posten nicht besonders gern annehmen, dem Dalai Lama keine Verehrung zollen und oft mit recht ungeschickten Händen in den Gang der Dinge eingreifen. Jedenfalls hat England es in seinen Beziehungen zu Tibet ganz wesentlich immer auch mit China zu tun gehabt.

Diese Beziehungen wurden im Jahre 1774 angesponnen. Warren Hastings, der weitblickende Vertreter der englisch-ostindischen Handelsgesellschaft, mischte sich in Streitigkeiten zwischen den selbständigen Himalayastaaten Sikkim und Bhutan, und zwar zuungunsten des letzteren. Da trat der Panshen Erdeni Lama zu Shigatse für Bhutan ein und machte geltend, daß es zum Machtbereich des Dalai Lama gehöre. Mit zuvorkommendster Höflichkeit ging Warren Hastings auf die Vorstellung ein und rief die englischen Truppen zurück. Die Folge davon war die Anbahnung eines recht freundschaftlichen Verkehrs mit dem Panshen Erdeni Lama. Aber die Tage der Wirksamkeit Warren Hastings' waren gezählt, und damit erlahmte der vielversprechende Anlauf. Als China in den Jahren 1790 bis 1792 den schon erwähnten Krieg gegen Nepal führte, wies es britische Einmischung mit großer Entschiedenheit zurück. Bei weiteren nepalischen Wirren gelang es aber im Jahre 1817 der indischen Regierung, von Nepal ein gewisses, recht zweifelhaftes Anrecht auf Sikkim, das schmale Grenzland zwischen Nepal und Bhutan, zu erwerben. Über ein Menschenalter schlummerten diese Dinge, bis England im Jahre 1850 zur Angliederung des südlichen Sikkim an sein indisches Reich schritt; 1861 erfolgte die Einverleibung auch des nördlichen Teils. Aber die Grenzen blieben unsicher, und Tibet erkannte die englische Oberhoheit über die nördlichen Gebiete Sikkims nicht an; das führte zu den Wirren in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts.

Gelegentlich eines neuen Streites mit Nepal besetzten tibetische Truppen die Südhänge der südlichsten Himalayakette und sperrten den Weg nach Dardschiling (Darjeeling). In diese Dinge spielte der Plan einer britischen Handelsexpedition von Dardschiling nach Lhassa hinein, für die China Reisepässe ausstellen sollte. Nach endlosem Hinundher erklärte es sich bereit, zog dann aber angesichts der auf das Bekanntwerden dieses Vorganges in Tibet entstehenden Erregung seine Zusage ängstlich zurück. Und England, die innere Schwäche des modernen Reiches der Mitte noch nicht kennend und es als Bundesgenossen in einem etwaigen Kriege mit Rußland wünschend, beschied sich. Nicht nur das: es legte den dreisten Tibetern gegenüber eine Langmut sondergleichen an den Tag. Volle 18 Monate wartete die indische Regierung darauf, daß die tibetischen Soldaten das britische Gebiet räumen sollten, bis ihr dann endlich die Geduld ausging. Am 15. März 1888 trieben englische Truppen die Tibeter mit Gewalt über den Dschelep-Paß,*) von dem weiter unten noch mehr die Rede sein wird. Und abermals sehen wir eine unerquickliche Lage. Die Tibeter setzten sich gleich auf der Nordostseite des Dschelep-Passes, die Briten auf der Südwestseite bei Gnatong fest. Dieser Zustand

*) Man liest meist Dschelepla. Das „La" bedeutet im Tibetischen Paß, so daß Dschelepla-Paß ein Pleonasmus ist.

Digitized by Google

dauerte ganze 6 Monate, und dann ging den Engländern abermals die Geduld aus: sie überschritten den Paß, vertrieben die Gegner und besetzten das Tschumbi-Tal. Nach endlosen Verhandlungen erkannte Tibet-China am 17. März 1890 das Recht Englands auf Nord-sikkim in aller Form an. Die Grenze wurde festgelegt und die Einsetzung eines gemischten Ausschusses vereinbart, der über Handelserleichterungen zwischen Indien und Tibet beraten sollte. Im Jahre 1903 ist dann so etwas wie ein Vertrag zustande gekommen, als dessen Hauptpunkt die Erklärung Yatungs — eines Fleckens von geringer Bedeutung am Fuße des Dschelep-Passes auf der tibetischen Seite, nicht viel mehr als eine Grenzwachtstation — als „offener" Platz anzusehen ist.

Aber dieser Vertrag, wie auch der von 1900, blieben toter Buchstabe, und von einer nennenswerten Steigerung des Handelsverkehrs (es ist darüber bereits berichtet) konnte nicht die Rede sein. Selbst die genau abgesteckte Grenze wurde von den tibetischen Hirten nicht respektiert.

Diese Verhältnisse mögen neben einem politischen Zweck (vgl. weiter unten) im Juli 1903 zur Entsendung des Obersten Younghusband an der Spitze einer „Handelsmission" nach Tibet geführt haben. Die Anführungszeichen vor und hinter „Handelsmission" sind keineswegs ironisch gemeint, denn die mitgegebene Schutztruppe zählte nur 300 Mann. Younghusband marschierte von der Nordspitze Sikkims nach dem etwa 60 km nördlich der tibetischen Grenze gelegenen Khamba Dschong (Dschong = Fort). Dort angekommen, ließ er die Regierung in Lhassa auffordern, Unterhändler zur Besprechung der Handelsbeziehungen der beiden Mächte herzusenden. Er wartete vergeblich. Das tibetische Volk nahm mehr und mehr eine verächtliche, wenn nicht feindselige Haltung an. Den Boten Younghusbands wurden Hindernisse jeder Art in den Weg gelegt, die Behörden ließen Gewehre an das Volk verteilen: sichtlich bauten sie auf russischen Schutz. Eindringliche diplomatische Vorstellungen Nepals in Lhassa blieben ohne jeden Erfolg. Im übrigen geschah der britischen Schutztruppe, die sich bei Khamba fest verschanzt hatte, nichts Böses. Indes verjagten tibetische Soldaten einmal eine von Nepal nach Khamba gesandte Proviantkolonne, und das Maß war voll, als der Dalai Lama an ihn gerichtete Briefe Younghusbands — ein arger Affront! — uneröffnet zurückgab. Die kleine Schutztruppe blieb in ihrer Verschanzung sitzen. Younghusband aber begab sich nach Simla, um mit Lord Curzon, dem tatkräftigen, staatsmännisch denkenden Vizekönig Indiens, über die weiteren Schritte zu beraten.

Aus den inzwischen veröffentlichten diplomatischen Aktenstücken, namentlich aus dem Anfang Dezember 1903 erschienenen Blaubuche, das den Schriftwechsel des Vizekönigs mit dem Auswärtigen Amt daheim über die tibetische Frage während der letzten Jahre enthält und eine Rechtfertigung der unternommenen Expedition bezweckt, darf man den Schluß ziehen, daß Lord Curzon die Haltung Tibets durchaus nicht unerwünscht war. Seit 2 Jahren hatte er stets auf die Notwendigkeit einer energischen Aktion gegenüber Tibet hingewiesen; vielleicht war von ihm Younghusband nur entsandt, um ihn von den Tibetern beleidigen zu lassen und so die Entscheidung herbeizuführen.

Aus diesem Blaubuch, das Schriftstücke von seltener Schärfe gegen Rußland enthält, geht ferner hervor, daß die russische Regierung es 1902 in London mit einer direkten Einmischung versuchte. Sie ließ dem „Foreign Office" mitteilen, daß sie eine

Digitized by Google

britische Expedition nach Tibet als geeignet betrachten werde, „eine schwierige Lage herbeizuführen, die schließlich Rußland nötigen könne, Maßregeln zum Schutze seiner Interessen in diesen Gegenden zu treffen".

Was für Interessen waren das? — Der Wunsch, auf Britisch-Indien allezeit von Tibet her einigen Druck ausüben zu können, und dann die Zugehörigkeit eines Teiles seiner Untertanen zum buddhistischen Glauben. Deren geistliches Oberhaupt saß eben in Lhassa. Aus den beiden Gesandtschaften, die der Dalai Lama 1900 und später an den Zaren schickte, ohne weiteres schließen zu wollen, daß nunmehr der Zar anstelle des Bogdochan in Peking in ein gewisses schutzherrliches Verhältnis zum Oberhaupt der Buddhisten getreten sei (ein namhafter Gelehrter hat dieses behauptet), ist mehr als gewagt. China hat nach wie vor freien Verkehr nach Tibet hinein; es hält dort eine ständige Besatzung. Dagegen mußten — nach 1900 — zwei russische Expeditionen an der tibetischen Grenze umkehren. Noch war seitdem kein europäischer Russe in Tibet.

Lord Lansdowne, der englische Minister des Äußeren, nannte die Sprache der vorerwähnten russischen Kundgebung „höchst ungewöhnlich und fast drohend". England wies die russische Einmischung entschieden zurück: es könne vor allen Dingen nicht einsehen, was für Interessen Rußland in einem Lande haben könne, das 1500 km von den Grenzen seiner asiatischen Besitzungen entfernt liege.

Daraufhin begab sich der russische Botschafter in London auf den Rückzug und erklärte amtlich Tibet als außerhalb des Bereichs der russischen Politik liegend. Aber schon im Herbst 1903, als von der beabsichtigten Entsendung einer britischen Expedition nach Tibet hinein die Rede war, kam Rußland mit ähnlichen Vorstellungen wie früher.

Jetzt wurde Lansdowne in einer von der unter Diplomaten sonst üblichen gemessenen Tonart stark abweichenden Sprache recht deutlich. Er fand es sonderbar, „daß ein solcher Einspruch von einer Macht erhoben werde, die niemals Anstand genommen habe, in das Gebiet ihrer Nachbarn einzugreifen, sobald die Umstände es zu erfordern schienen. Wenn die russische Regierung ein Recht zur Beschwerde gegen England zu haben glaube, weil dieses Schritte tue, um von Tibet Genugtuung zu erhalten,*) zu welcher Art Sprache wäre dann wohl England wegen der Eingriffe Rußlands in der Mandschurei, in Turkestan und in Persien berechtigt?"

Seit undenklichen Zeiten hatten die russischen Staatsleiter eine ähnliche Sprache nicht zu hören bekommen, aber sie begehrten nicht auf. Im Gegenteil redete der Vertreter Rußlands in London plötzlich von den gemeinsamen Interessen der beiden Länder in Tibet: es scheint fast, als habe der Krieg Japans wider Rußland, so überraschend er ausbrach, doch schon seinen Schatten vorausgeworfen.

Die russische Presse freilich zeigte nicht die gleiche Zurückhaltung wie das amtliche Rußland, und auch dieses fiel aus der Rolle, als im Frühjahr 1904 der Weitermarsch der britischen Expedition nach Lhassa feststand. Damals versuchte es in Peking ganz offenkundig, China zum Einspruch gegen die englische Unternehmung zu bewegen. Um bei der Sache zu bleiben, sei — vorgreifend — auf die Erklärung hingewiesen, die Mr. Brodrick am 23. Juli 1904 im Unterhause abgab: Rußland sei am 2. Juni

*) Inzwischen war der Handelsmission Younghusbands von den Tibetern bereits der erwähnte Schimpf angetan.

Digitized by Google

d. Js. benachrichtigt, daß England von der Ordnung seines politischen Verhaltens wider Tibet nicht abgehen könne, aber keinen Versuch machen werde, es sich einzuverleiben oder unter englische Schutzherrschaft zu stellen, so lange sich nicht andere Mächte in diese Dinge einmischten.*)

Diesem Ziel entsprechend ist es — verschiedene Anzeichen sprachen ganz deutlich dafür — zunächst Englands Absicht gewesen, nur bis Gyangtse vorzugehen; man hielt den dadurch ausgeübten Druck für hinreichend, um Tibet zur Nachgiebigkeit zu veranlassen. Diese Berechnung erwies sich als falsch, und daß dem so war, dürfte wesentlich dem Einfluß des schon erwähnten russischen Untertans und burjätischen Lamas Dorschew zuzuschreiben sein, der sich während der Expedition in Lhassa aufhielt und das Ohr des Dalai Lama besaß.

Nach allem kann die Entsendung der britischen Expedition nach Tibet hinein nicht überraschen. Rekapitulieren wir nur kurz die Gründe, so sind es im allgemeinen: das Bedürfnis einer besseren Respektierung der Grenze seitens der Tibeter sowie der Wunsch nach einem lohnenderen Handelsverkehr. Ferner die bedrohlichen Beziehungen, in die Rußland während der letzten Jahre zu Tibet getreten war; 1900 traf, geführt von Dorschew, eine tibetische Gesandtschaft in Rußland ein und später folgte noch eine zweite; es heißt, Rußland habe einen Geheimvertrag mit Tibet geschlossen, der ersteres an die Stelle Chinas als Schutzmacht Tibets setzt; ja, es wurden Einzelheiten aus diesem angeblichen Vertrage mitgeteilt. Jedenfalls verhandelte der Dalai Lama mit Rußland, während er jegliche Auseinandersetzung mit England grundsätzlich ablehnte. Auch kann man mit Rücksicht auf die geographische und strategische Lage Tibets Lord Lansdowne nicht verdenken, wenn er am 13. April 1904 im Unterhause sagte: „Wenn eine Macht in Tibet vorherrschen soll, so muß es England sein." Jedenfalls bedeuteten die zwischen Tibet und Rußland angesponnenen Beziehungen, auch ohne den Einmarsch russischer Bataillone, eine Gefahr für England schon im Hinblick auf die 300 Millionen seiner nicht unbedingt zuverlässigen indischen Untertanen. Dr. Georg Wegener sieht in dem Wettbewerb Englands und Rußlands um Tibet einen Teil des Kampfes „der weißen und einheimischen Rasse um Asien überhaupt". Über etwaige englische Träume, sich durch Tibet von Indien einen Weg zum Tal des Yangtsekiang zu bahnen, wird im Schlußabschnitt die Rede sein.

Ein besonderer Grund aber für die Aussendung der Expedition war, daß die Younghusband im Sommer 1903 zugefügte Beleidigung nicht ungerächt bleiben durfte. Millionen und aber Millionen indischer Augen lauerten darauf, ob der britische Leu den Schlag ungestraft hinnehmen werde.

Am 6. November 1903 hatte Lord Curzon das Ziel seiner unablässigen Vorstellungen und Anregungen erreicht: er erhielt die Erlaubnis, ein Expeditionskorps nach Tibet zu entsenden.

Der rechtliche Oberherr Tibets, China, schaute diesen Vorgängen mit sauersüßer Miene zu. Es hatte zu den russischen Machenschaften geschwiegen, und es schwieg jetzt zum Vorgehen Englands.

*) Aus dieser Kundgebung wie auch aus anderen geht ganz klar hervor, daß die einige Zeit zuvor aufgekommene Nachricht vom Abschluß eines Geheimvertrages zwischen England und Rußland Tibets wegen in das Gebiet der Fabel zu verweisen ist.

Digitized by Google

3. Bis Gyangtse.

Gewöhnlich liest man von der „Expedition Younghusband". Das ist nicht ganz genau richtig. Es handelte sich um eine doppelköpfige Unternehmung. Oberst Younghusband war der politische Agent der indischen Regierung; an der Spitze des Expeditionskorps stand der Oberst J. R. L. Macdonald, dem — wie das im britischen Heere öfter geschieht — für die Dauer der Expedition der Rang als Brigadiergeneral verliehen wurde. Je nach den Erfordernissen der Lage trat bald die eine, bald die andere von den beiden Spitzen mehr hervor. Beide aber waren hervorragende Persönlichkeiten.

Oberst Younghusband hat sich als Erforscher Asiens, besonders der zentralasiatischen Hochgebirgswelt, hervorgetan und ist dafür mit der goldenen Medaille der Königl. Geographischen Gesellschaft in London ausgezeichnet worden. Manchen russischen Offizier hat er sich auf seinen Reisen zum Freunde erworben. Die indische Regierung sandte ihn nach Gilgit, als es galt, den letzten Mehtar auf den Thron zu setzen; später war er Resident in Tschitral.

General Macdonald ist Genieoffizier, und hat man ihn wohl mit deshalb gewählt, weil voraussichtlich die Pionierkunst in dem wegearmen Lande besonders zur Geltung kommen würde. Aber er ist auch ein Mann von seltener Energie. Das bewies er während der Hazzaraexpedition (Indien) und auch bei seinen zwei Ugandaexpeditionen (Niederwerfung der Meuterer und Aufständischen); dann beim Unyorofeldzug und während der chinesischen Wirren 1900. Er ist aber nicht nur ein tüchtiger Soldat, sondern auch ein bewährter Forscher.

Es fragte sich nun, wie stark das Expeditionskorps zu machen sein würde. An verfügbaren Truppen fehlt es in Indien nicht. Aber zwei Erwägungen bestimmten eine Mindest- und eine Höchstzahl. Die erstere wurde durch den etwa zu erwartenden Widerstand der tibetischen Truppen und die Entfernung des Ziels (Gyangtse), die letztere durch die Möglichkeit einer ausreichenden Verpflegung des Expeditionskorps bestimmt. Man durfte nicht von vornherein darauf rechnen, Verpflegungsvorräte im Lande zu erwerben, wie nachher in ziemlichem Umfange doch geschah. Die schlechte Beschaffenheit der Wege, die großen zu überwindenden Höhen und die Länge der Etappen erschwerte die Nachfuhr ganz ungeheuer.

Was nun das Heer von Tibet betrifft, so kann es als ein erheblicher Machtfaktor nicht angesehen werden. Nach dem Buche des Indiers Sarat Tschandra Das ist der chinesische Amban stets Chef der tibetischen Truppen, aber das Verhältnis muß ein recht lockeres sein, denn gelegentlich des Vormarsches leisteten die Tibeter ein paarmal bewaffneten Widerstand, obgleich ein der englischen Kolonne voranreisender chinesischer „General" ernstlich abmahnte. Die etwa 1500 dem Amban direkt unterstellten chinesischen Soldaten*) sind den Engländern nirgends entgegengetreten.

Es gibt auch einen tibetischen Obergeneral oder Magpon, dem 6 Daphons (nach unseren Begriffen etwa Brigadekommandeure) unterstehen. Von diesen haben ihren Sitz 2 in Lhassa, 2 in Shigatse, 1 in Gyangtse und 1 im Fort Tingri.

*) Nach anderen hätte er zur Zeit nur eine Leibgarde von 100 Mann um sich.

Digitized by Google

Weiter werden in der militärischen Hierarchie unterschieden: der Rupon (etwa Bataillonskommandeur), dem 250 Mann unterstehen (der Daphon befehligt vier Rupons); der Gyapon (Hauptmann) steht an der Spitze einer Kompagnie von 125 Mann und wird von fünf Dingpons (Führer von Zügen zu je 25 Mann) unterstützt. Die Inspektionen der Truppen werden, was sehr bezeichnend ist, von Zahlmeistern ausgeführt: sie sollen wohl feststellen, ob die Sollstärke auch überall erreicht wird.

Diese Sollstärke beträgt 6000 Mann, wovon 3000 Mann für gewöhnlich mit Halbsold zu Landarbeiten usw. beurlaubt sind, während ebenso viele unter der Fahne gehalten werden sollen: auch diese dienen jährlich tatsächlich nur drei Monate und zwar für den geringen Sold von fünf Rupien monatlich, während der chinesische Soldat, der allemal nur drei Jahre im Lande bleibt, 15 Rupien erhält. Nach Ablauf ihrer freiwillig eingegangenen Dienstverpflichtung treten die Leute zu einer Art Landsturm über. Den Landesgesetzen gemäß kann die Regierung überhaupt die ganze waffenfähige Einwohnerschaft einberufen; die Gestellung soll in solchem Falle auf die Familien und Grundbesitzer nach einer Art Feudalsystem verteilt werden. Der Kommandant jedes der über das ganze Land verstreuten Forts (Dschongs) hat eine Anzahl von Gewehren in Verwahrung, die zum Einexerzieren der jungen Leute der Umgebung dienen sollen. Natürlich geschieht das nie.

Viel wert ist die tibetische Soldateska selbstverständlich nicht, zumal ihre Bewaffnung in der Hauptsache eine rückständige ist. Die tibetischen Fußgänger führen noch Luntenschloßgewehre, Bogen und Pfeile, lange Speere und Schleudern. Doch wurden ihnen im Verlaufe der Expedition auch kriegsbrauchbare Hinterlader und sogar einzelne Magazingewehre abgenommen. Ein englischer Kriegsberichterstatter, deren mehrere die Expedition begleiteten, will auf solchen Gewehren die Stempel russischer Fabriken gesehen haben. Amtlich wurde berichtet, daß die Tibeter mit in Lhassa gefertigten Gewehren und Geschützen ins Feld gerückt seien, die zwar nicht auf der Höhe der Zeit gestanden hätten, aber auch nicht ganz unwirksam gewesen seien (Schußweite 1000 Yards). Im Jahre 1888*) verwandten die Tibeter noch auf einem Dreifuß angebrachte Donnerbüchsen gegen die Engländer. Ein Augenzeuge von damals berichtet über deren Gebrauch: es gehörten drei Mann zur Bedienung; Nr. 1 richtete; wenn dann Nr. 3 geladen hatte, drückte Nr. 1 die Schulter gegen das hölzerne Schwanzstück, wobei Nr. 2 ihn mit beiden Armen umfaßte und sich mit aller Kraft gegen ihn stemmte. War das alles geschehen, so entzündete Nr. 3 die Ladung mit der Lunte und im nächsten Augenblick saßen Nr. 1 und 2, also zwei Drittel der Bedienung, auf dem Boden. Auch einen kupfernen 7-Pfünder auf hölzerner Lafette gebrauchten die Tibeter 1888.

Es kann gar keinem Zweifel unterliegen, daß jetzt, nachdem einmal England den ersten bewaffneten Eingriff getan, die Waffenfrage in Tibet sich von Grund aus ändern wird. Auch an Instrukteuren wird es dem Lama-Regiment nicht fehlen, wenn es danach ausschaut.

Um bis Gyangtse — nötigenfalls mit Gewalt — vorzumarschieren, erachtete die indische Regierung ein Korps von 60 englischen und 2800 eingeborenen Soldaten,

*) Vgl. oben.

Digitized by Google

2 Maschinengewehren, 2 Gebirgs- und 2 Feldgeschützen sowie ein Feldlazarett für ausreichend. Diese kleine Streitmacht gliederte sich, was Infanterie und Genietruppen betrifft, in: ½ Bataillon der 8. Gurkhas,
1 = = 23. Sikh Pioneers,
1 = = 32. = =
½ Sappeurkompagnie.

Es ist wohl von mit den Verhältnissen weniger Vertrauten hervorgehoben worden, daß zwei Pionier-Regimenter (die Engländer sagen immer Regiment, wo auch nur ein einzelnes Bataillon eines Regiments in Frage kommt) verwandt würden. Das ist eine schiefe Auffassung: diese Regimenter „Pioneers" sind einfache Infanterie und unterscheiden sich, was die Ausbildung anbetrifft, in keiner Weise von der übrigen Eingeborenen-Infanterie. Die 32. Pioniere standen in Sikkim.

Bei Gnatong, dem an der indischen Seite des Dschelep La gelegenen Grenzfort, wurden Vorräte aller Art, einschließlich warmer Kleider, und eine gewaltige Transportabteilung (8000 Träger und 4000 Tragtiere, meistens Yaks aus Nepal) zusammengebracht. Bei Gnatong sammelte sich auch Anfang Dezember das Expeditionskorps. Die rückwärtige Verbindung des vorgeschobenen Forts war vortrefflich. Bis Dardschiling (Darjeeling) führt die Bahn und von dort bis Gnatong — etwa 80 km — hatte die indische Regierung in den letzten Jahren durch den Major G. F. Chesney eine vortreffliche Kunstgebirgsstraße bauen lassen.

Es bestand die Absicht, über den Dschelep-Paß (die Grenze zwischen Indien und Tibet) zunächst in das Tschumbi-Tal einzumarschieren, das sich wie eine spitze Landzunge zwischen Sikkim und Bhutan schiebt. Man wählte also eine andere, um 60 bis 70 km östlichere Richtung für den Vormarsch, als sie Oberst Younghusband im Sommer 1903 eingeschlagen, und zwar lediglich aus militärischen Gründen. Dieser Wechsel in der Einmarschrichtung hat wieder zu einem weit verbreiteten Mißverständnis geführt. Selbst Sven v. Hedin ließ in der „Woche" die britische Hauptexpedition über Khamba Dschong nach Gyangtse rücken. Bei Khamba saßen noch die 300 Mann der Younghusbandschen Schutztruppe verschanzt, und man zog sie erst zurück, als die Hauptexpedition ihren Vormarsch antrat. Diese Maßnahme war von übler Wirkung, denn die Tibeter sahen in der Zurückziehung der 300 Mann ein Zeichen der Schwäche, das sie später zum Widerstand gegen die Expedition Younghusband-Macdonald ermutigte.

Am 13. Dezember 1903 brach die Expedition von Gnatong (4000 m) auf und überstieg bei grimmiger Kälte den Dschelep La (4385 m). Die Inder hielten gut aus und litten mehr unter der Höhenluft, als durch den Frost. Aber von den an Höhenluft gewöhnten nepalesischen Yaks krepierten Tausende, als man ins Tschumbi-Tal niedergestiegen war. Bei der Ortschaft Tschumbi verunglückte eine Abteilung von Pionieren durch einen Erdrutsch. Auch von den Tragtieren kamen manche in dem fast weglosen Felsgelände zu Schaden.

Am 29. Dezember war das Expeditionskorps in Phari (vergleiche Skizze), fand aber das dortige Fort verlassen. Nach Rast von 1½ Wochen, um die Wege zu verbessern und die Nachfuhr zu regeln, wurde am 7. Januar der Vormarsch wieder angetreten und der 4470 m hohe Tang La überwunden. Mit einer Handvoll Leute

Digitized by Google

hätten die Tibeter diesen schwierigen Paß sperren können: sie machten nicht den geringsten Versuch dazu. Auch ließen sie es zu, daß die Engländer sich am Nordfuße des Passes bei Tuna häuslich einrichteten. Dann aber wuchs dem tibetischen Heerhaufen, der monatelang 12 km nordwärts von Tuna bei Guru lagerte, der Mut. Vergebens hatte Oberst Younghusband versucht, durch Vorstellungen bei den tibetischen Führern die Bahn frei zu bekommen, denn er hatte den Auftrag, von Gyangtse aus Verhandlungen mit dem Dalai Lama anzuknüpfen. Gyangtse mußte also erreicht werden. Als Younghusband nur auf mißachtendes Benehmen der Tibeter stieß, ließ Macdonald am 31. März vormarschieren. Vergeblich war die Aufforderung an die einige Kilometer südlich von Guru aufgestellten Tibeter, sich zurückzuziehen. Da gab es ein merkwürdiges Schauspiel: von englischer Seite hielt man immer noch an der Auffassung fest, daß man sich nicht im Kriege mit Tibet befinde. So wurden die britischen Soldaten beordert, ohne Waffengebrauch den Gegner mit sanfter Gewalt aus den Schanzen und Schützengräben, die er besetzt hatte, zu bringen. Eine Anzahl der tibetischen Helden ließ es sich gefallen, aber schließlich gaben ein paar, von ihren Führern angestachelt, Feuer oder auch ein Führer schoß selber. Im Augenblick war das Gefecht auf der ganzen Linie im Gange mit dem Ergebnisse, daß die 2000 bis 3000 Mann starken Soldaten des Dalai Lama in wilder Flucht die Stellung räumten. Sie verloren 300 Mann an Toten; die Engländer hatten nur 13 Verwundete.

Nach englischer — von den Tibetern übrigens bestrittener — Darstellung hätten also tibetische Soldaten den ersten Schuß in diesem Kriege abgegeben. Denn nun war der Krieg da; die Fiktion einer „Handelsmission" ließ sich nicht mehr aufrecht erhalten. Demgemäß suchte, wie es das Gesetz vorschreibt, die britische Regierung Anfang April die Genehmigung des Parlaments zur kriegerischen Verwendung indischer Truppen außerhalb der Grenzen Indiens nach.

Man hätte glauben sollen, daß die Truppen des Dalai Lama nach dem so überaus unglücklichen Ausgange des Gefechts bei Guru, die Lust zum Widerstande verloren hätten. Dem war aber nicht so. Sehr ernst freilich war der Widerstand nicht, den sie am 8. April an der „Schlucht des roten Götterbildes" leisteten, obgleich sie diesmal mit Artillerie — sie hatten ein paar Geschütze auf den Höhen zu beiden Seiten der Schlucht aufgestellt — auftraten. Diese Geschütze wurden von der englischen Artillerie, bevor sie noch irgend welchen Schaden getan, zum Schweigen gebracht; dann stürmte das Bataillon der 32. Sikh Pioneers nach kurzem Feuergefecht mit dem Bajonett vor. Zeitweilig hüllte ein starker Schneesturm, in den die Tibeter blindlings und ohne jede Wirkung hineinfeuerten, die Kämpfenden ein. Die tibetischen Soldaten suchten ihr Heil in der Flucht, als sie zu dem Angriff in der Front noch durch eine Umgehungsabteilung in der Flanke gefaßt wurden. Ergebnis: 200 Tote auf tibetischer und 10 Leichtverwundete auf englischer Seite.

Im übrigen bot das Gelände seit Tuna keine besonderen Schwierigkeiten: am 11. April erfolgte der Einzug der englischen Kolonne in Gyangtse, der wichtigen Stadt am Niangtschou („Fluß mit dem delikaten Wasser").

Die Expedition hatte seit dem Verlassen Sikkims in der Luftlinie gemessen 200 km zurückgelegt und, Verwundete abgerechnet, keinen Mann vor dem Feinde

Digitized by Google

verloren. Dafür war sie aber durch die Abgabe von Etappentruppen und durch Krankheitsverlust (Todesfälle durch Krankheit bei den Truppen 35, bei den Trägern 45 Mann) so geschwächt, daß sie beim Einzug in Gyangtse nur noch etwa 400 Köpfe zählte, nämlich den Stab, 150 Mann Infanterie und 150 Mann berittener Infanterie von mehreren Regimentern sowie die Bedienungsmannschaften von je zwei 10 Pfündern und Maxims.

Obgleich das tibetische Volk sich als durchaus umgänglich erwies und die überall neben den Lagern gleich eröffneten Märkte fleißig mit Landesprodukten besuchte — es ist sehr bemerkenswert, daß Younghusband in seinen Berichten wiederholt genau über die zu Markte gebrachten Waren Auskunft gibt — setzte die tibetische Regierung den Widerstand fort; gewiß hoffte sie des kleinen Häufleins der Gegner Herr zu werden.

Am 3. Mai zog mehr als die Hälfte der englischen Kolonne aus, um tibetische Soldaten, die sich am Karo-Paß (vgl. Skizze; 5000 m über dem Meere) gesammelt hatten und die rückwärtige Verbindung der Engländer bei Khangma bedrohten, zu zerstreuen. Das gelang nach einem harten Kampfe am 5. Mai, wobei von der höchstens 250 Köpfe zählenden englischen Abteilung 25, darunter 1 Hauptmann und 3 Mann tot, in Verlust kamen. Die Tibeter sollen 150 bis 200 Mann eingebüßt haben. Während das Gefecht sich abspielte, die Hauptabteilung also fern war, spielte sich vor Gyangtse ein zweites Gefecht ab: etwa 700 von Shigatse kommende Tibeter griffen überraschend das Lager an. Die Abwehr gelang aber mit einem Verluste von nur zwei Mann! Und weiter geschieht etwas Erstaunliches. Tibetische Soldaten besetzen das oberhalb der Stadt am Berghange gelegene Kastell und richten aus Geschütz und Gewehr das Feuer auf das etwa 1200 m entfernte Lager: angeblich aus modernen, in Lhassa gefertigten Feuerwaffen. Besonders wirksam können sie nicht gewesen sein, sonst hätte auf 1200 m das englische, in der Ebene gelegene Lager binnen kurzem in Grund und Boden geschossen werden müssen! Und dieser Zustand dauerte wochenlang!

Die vorgedachte Abteilung des Expeditionskorps befand sich nun in einer angesichts des geringen militärischen Wertes der tibetischen Truppen zwar nicht geradezu gefährlichen, aber doch nicht unbedenklichen Lage. Die englischen Kuriere wurden überfallen und einmal auch die rückwärtige Verbindung für mehrere Tage völlig unterbrochen, so daß Oberst Brander zu ihrer Wiederherstellung einen Vorstoß südwärts machen mußte. Währenddes stürzen sich die Tibeter wieder — und wieder erfolglos — auf das nur schwach besetzt gebliebene englische Lager.

Selbstverständlich hatte die indische Regierung, als die Dinge vor Gyangtse eine so wenig erfreuliche Wendung nahmen und der dorthin berufene Amban mit allerlei Ausflüchten auf sich warten ließ, Anstalten zur Nachsendung von Verstärkungen getroffen. Am 26. Mai traf die erste Staffel, am 26. Juni, es war inzwischen zu wiederholten Gefechten in den dem Lager nächstgelegenen Dörfern — und auch bei Khangma gekommen — die Masse der Verstärkungen ein.

Jetzt wurde nicht länger gesäumt, dem unerträglichen Zustand ein Ende zu machen und das Kastell, dessen Kommandant eben noch die Weitergabe eines Briefes an den Dalai Lama schnöde abgelehnt hatte, zu nehmen.

Digitized by Google

Kloster und Dorf Niani — beide liegen ein Stück südlich Gyangtse — waren schon am 26. Juni von dem sich hartnäckig behauptenden Gegner gesäubert worden. Dann schob Macdonald eine Abteilung westwärts, um die Verbindung Gyangtses mit Shigatse zu unterbinden. Darauf Granatfeuer auf den Ort und das Kastell. Unter dem Eindruck dieses Feuers bat der tibetische Kommandant am 29. um einen Waffenstillstand bis zum Eintreffen der inzwischen vom Dalai Lama tatsächlich entsandten Unterhändler. Am 1. Juli fanden sie sich ein; mit Rücksicht auf die bevorstehenden Verhandlungen wurde der Waffenstillstand bis zum 5. Juli nachmittags 1 Uhr verlängert. Schließlich erfolgte, da an eine Einigung mit den tibetischen Abgesandten gar nicht zu denken war, gleich noch am Nachmittage, nach ergiebiger Vorbereitung durch die Artillerie, die Erkletterung der Stadtwälle und Wegnahme des vor dem Kastell gelegenen Ortsteils und am 6. die Erstürmung des Kastells durch die Royal Füsiliers und Gurkhas. Verlust: 1 Offizier, 3 indische Soldaten tot, 8 Offiziere, 4 weiße und 20 indische Soldaten verwundet. Der auf 5000 bis 6000 Köpfe geschätzte Gegner floh nach Shigatse, der Provinz Yam und dem Karo-Paß.

4. Von Gyangtse nach Lhassa.

Die Wegnahme des mit starker Truppenmacht verteidigten und für unüberwindlich gehaltenen Kastells vor Gyangtse machte einen tiefen Eindruck auf die Gemüter der Tibeter. Ernstlichen Widerstand haben sie seit dem 6. Juli nicht mehr versucht. Aber es war klar, daß ein England befriedigendes Abkommen nur unter den Mauern Lhassas zu erzielen sein werde.

Am 14. Juli brach General Macdonald von Gyangtse auf. Nach Zurücklassung eines starken Kommandos dort verfügte er noch über 76 britische Offiziere, 576 britische und 2000 indische Mannschaften. Er folgte der Tibet von Westen nach Osten durchquerenden, leidlich gehaltenen Hauptstraße, die zunächst dem Sangpo (Brahmaputra) folgt, bei Shigatse aber den Fluß verläßt und über Gyangtse den Karo-Paß (5000 m) und — nach Begleitung des Westufers des Yamdok-*)Sees — den Chamba-Paß (4050 m) wieder in das Flußtal steigt. Die Tibeter leisteten nur am Karo-Paß Widerstand, und zwar recht schwachen, wodurch die Engländer 1 Mann tot und 2 verwundet verloren. Das war die letzte nennenswerte Aktion in diesem Feldzuge. In seinem ganzen Verlaufe hatte er den Engländern an Verlusten vor dem Feinde gebracht: 3 Offiziere tot, 17 verwundet; von den weißen Mannschaften 32 tot, 12 verwundet; von den indischen Mannschaften 31 tot, 98 verwundet. Über die Verluste der Tibeter liegen nur Phantasiezahlen vor.

Als das Expeditionskorps bei Nagartse angekommen war, stieß es auf einen von Lhassa entsandten Unterhändler; wieder gab es ein nutzloses Hinundhergerede. Macdonald marschierte weiter. Noch einen Versuch machte die Lama-Regierung: in Tschusul, am Einflusse des Kitschou (an dem Lhassa liegt) in den Sangpo, wolle sie den Friedensvertrag unterzeichnen. Younghusband und Macdonald ließen sich nicht aufhalten. Am 26. und 27. setzten die Truppen über den Sangpo.

*) Skorpion-See.

Digitized by Google

Nun sandte der Dalai Lama, der früher Younghusbands Schreiben nicht hatte annehmen wollen, einen Brief mit der Bitte, nicht weiter zu gehen. Es würde sein Tod sein, meinten die Überbringer des Briefes, wenn seine Gefühle durch den Eintritt Fremder in die heilige Stadt verletzt würden. Nur in Lhassa würde er einen Vertrag unterzeichnen, erwiderte Younghusband. Indes versprach er sofortigen Abzug nach Unterzeichnung des Vertrages.

Am 3. August trafen die englischen Spitzen vor Lhassa, dem „Götterland", ein; 1,5 km vom Fuße des Potala, des dreizipfligen Berges, auf dem sich der Palast des Dalai Lama erhebt, dicht am Privatgarten des geistlichen und weltlichen Oberhauptes der Tibeter, schlugen die Engländer ihr Lager auf. Staunend ruhten die Augen der Soldaten auf der in 100jährige Bäume eingebetteten Stadt mit ihren weißen Häusern, vergoldeten Tempelkuppeln und mit goldenen Platten belegten Türmchen. Das war der Boden, dessen Betretung allein schon nach dem Glauben der Buddhisten Vergebung der Sünden erwirkt!

Die tibetischen Soldaten, 4000 bis 5000, hatten die Stadt verlassen; die englischen respektierten den heiligen Boden und blieben draußen. Das tibetische Volk zeigte sich nicht im geringsten feindselig, sondern nur maßlos neugierig. Dagegen verschlossen die Lamas — der Dalai Lama war mit Dorschew nach einem 8 Tagemärsche nördlich gelegenen Kloster geflohen — sich noch immer dem Ernste der Lage. Erst auf die Drohung Younghusbands, den Sommerpalast des Dalai Lama beziehen zu wollen, fanden sie sich zu Verhandlungen bereit. Für die britische Expedition war Eile geboten, da die Regenzeit den Sangpo in ihrem Rücken stark anschwellen ließ und sich bald schon Vorboten des Winters zeigten.

5. Friedensschluß.

Nach schier endlosen Verhandlungen, geführt auf tibetischer Seite von dem Inhaber der Regierungsgewalt nach der Flucht des Dalai Lama, den obersten Lamas sowie dem chinesischen Amban, und gefördert durch die Vertreter Nepals und Bhutans, wurde am 7. September im Potalapalast der Friedensvertrag förmlich unterzeichnet und untersiegelt. Letzteres und die Art der Siegel verdienen hervorgehoben zu werden; denn es ist, um die Bedeutung des Friedensinstruments herabzusetzen, behauptet worden die Unterzeichnenden seien ganz bedeutungslose und inkompetente Menschen gewesen. Der Vertrag zeigt die Siegel des Dalai Lama (von seinem Stellvertreter in der Regierung darunter gedrückt), des obersten Rates, von drei großen Klöstern und des Volksrates. Weiter ist — lange nach dem Vertragsschluß — als etwas Neues bemängelt worden, daß der Amban nicht mit unterzeichnet usw. habe. Das ist aber gleich in der ersten Depesche Younghusbands gesagt und begründet worden: der Amban hat in Peking die Billigung des Vertrages befürwortet und für seine Regierung nicht gleich unterzeichnet, weil er grundsätzlich dazu nicht befugt ist. Wie wenig sich China damals auf die Seite des Dalai Lama stellte, geht schon daraus hervor, daß es ihn seiner Flucht wegen in aller Form absetzte! Nach einer Lesart freilich nur „vorläufig".

Nach Mitteilungen der „Times", deren Echtheit später von der Regierung bestätigt wurde, hat der zwischen England und Tibet abgeschlossene Vertrag den folgenden Inhalt:

Digitized by Google

1. Tibet hat die Grenzsteine an der Grenze von Sikkim wieder aufzurichten.

2. In Gyangtse, Gartok und Yatung sollen zum Zwecke des Warenaustausches zwischen britischen und tibetischen Kaufleuten Märkte eröffnet werden; in bezug auf andere wohlhabende Ortschaften wird das gleiche in Aussicht genommen.

3. Bei Verhandlungen über Einwände, die sich aus dem Vertrag von 1893 ergeben, wird Tibet verantwortliche Beamte ernennen, die zum selbständigen Verhandeln mit den britischen Beamten ermächtigt sind.

4. Auf die Einfuhrwaren darf kein weiterer Zoll gelegt werden, sobald Großbritannien und Tibet sich über einen Zolltarif verständigt haben.

5. Auf dem Wege zwischen der indischen Grenze und den drei vorgenannten Marktplätzen dürfen keine Zollämter errichtet werden; es sind an diesen Plätzen Beamte zu bestellen, die den diplomatischen und geschäftlichen Verkehr erleichtern sollen.

6. Tibet hat eine Entschädigung von einer halben Million Pfund Sterling*) in drei Jahresraten vom 1. Januar 1906 ab zu zahlen.

7. Britische Truppen werden das Tschumbi-Tal auf drei Jahre oder solange besetzt halten, bis die Marktplätze in befriedigender Weise eingerichtet sind und die Entschädigung voll bezahlt ist.

8. Alle an den Handelsgrenzen zwischen dem Inneren Tibets und der indischen Grenze gelegenen Befestigungen sind zu schleifen.

9. Ohne Zustimmung Großbritanniens darf kein tibetisches Gebiet an eine fremde Macht verkauft, verpachtet oder verpfändet sowie keiner fremden Macht erlaubt werden, sich in die innere oder sonstige Verwaltung Tibets einzumischen und amtliche oder nichtamtliche Personen, gleichviel welchen Berufs, nach Tibet zu entsenden, um in die dortigen Angelegenheiten einzugreifen;**) endlich darf keine fremde Macht in Tibet Straßen oder Eisenbahnen anlegen und Bergwerke eröffnen. Sollte Großbritannien einer fremden Macht den Bau von Straßen und Eisenbahnen oder Bergbau gestatten, so hat es das Recht, die Ausführung der entsprechenden Abmachungen in allen Einzelheiten zu überwachen. Keine Grundstücke oder Grubenländereien, die Mineralien oder kostbare Metalle enthalten, dürfen an eine fremde Macht verkauft, verpachtet oder verpfändet werden."

Nach Unterzeichnung des Vertrages hielt Younghusband eine ebenso versöhnliche wie ernste Ansprache, die den Vertretern Tibets sicherlich im Gedächtnis haften bleiben wird. Dann forderte er — ein geschickter Schachzug! — Macdonald auf, die gefangenen tibetischen Soldaten (76) freizulassen, was am 8. September unter Auszahlung von 5 Rupien an jeden als Geschenk geschah. Die Tibeter kamen seiner Erwartung, daß alle wegen Betätigung einer englandfreundlichen Denkart Eingekerkerten gleichfalls in Freiheit gesetzt würden, alsbald nach.

*) Rund 10 Millionen Mark. Später sagte eine Reuter-Meldung, daß die Tibeter nachträglich die Möglichkeit, einen solchen Betrag in so kurzer Zeit zu zahlen, bestritten hätten. Darauf sei mit ihnen vereinbart, daß sie von den 75 Lack Rupien (gleich 1/2 Million Pfund Sterling) alljährlich 1 Lack zu bezahlen hätten, was einer Besetzung des Tschumbi-Tales auf 75 Jahre gleich käme. Diese Meldung ist englischerseits amtlich dementiert worden.

**) Zielt besonders auf die burjätischen Lamas.

Digitized by Google

In eitel Freundschaft schied man voneinander. Abmarsch von Lhassa am 23. September, nicht ungefährliche Überschreitung des stark angeschwollenen Sangpo und Ankunft in Gyangtse am 5. Oktober. Unterwegs hatten die Truppen sehr hohe Kältegrade auszuhalten, die sich auf dem Weitermarsch nach Phari bis zur Unerträglichkeit steigerten.

In Gyangtse wurde das Expeditionskorps aufgelöst, nachdem es noch an der Schleifung des Kastells mitgewirkt hatte. Obgleich dem Vertrage nach nur das Tschumbi-Tal besetzt gehalten werden soll, blieben zwei Kompagnien indischer Infanterie in Gyangtse.

6. Ausblicke.

Wie bereits erwähnt, sind von verschiedenen Seiten Versuche gemacht worden, die Bedeutung des im vorigen Abschnitt wiedergegebenen Vertrages möglichst herabzusetzen, da an dem Triumph, daß eine englische Truppenabteilung bis zum Sitz des Dalai Lama vorgedrungen ist, nun einmal nicht gerüttelt werden kann.

Solche Bemängelungen — auch die angeblich noch fehlende Vollziehung durch den Vizekönig von Indien wurde betont — erscheinen nicht recht angebracht; der Erfolg der englischen Expedition ist ein großer. Das ergibt ohne weiteres schon ein Blick in einen Teil der russischen Presse nach dem Bekanntwerden des Vertrages. Dort wird befürchtet, daß England durch ein dauernd freundliches Verhältnis einen ungeheuren Einfluß auf die buddhistische Welt auch außerhalb Indiens — China, Korea, Japan — gewinnen und ihn zum Nachteil Rußlands ausnutzen könne. Wird nun der Dalai Lama im Gegensatz zu England verharren? Nach dem Abzug der britischen Truppen wurde seine baldige Rückkehr nach Lhassa erwartet. Es wäre gar nicht verwunderlich, wenn er, da englischerseits klugerweise in die inneren Verhältnisse des Landes nicht eingegriffen ist, trotz zeitweiliger Hinneigung zu Rußland, in nicht zu ferner Zeit schon seinen Frieden mit England machte. Es ist ihm in der fühlbarsten Weise ad oculos demonstriert, daß er in Tagen der Not auf die Hilfe russischer Bajonette nicht zu rechnen hat.

Und selbst wenn Rußland nicht durch den Krieg mit Japan festgelegt wäre: vom russischen Turkestan aus können russische Bataillone Tibet, oder doch wenigstens sein Zentrum Lhassa, wenn überhaupt (was von einzelnen Forschern verneint wird), so doch nur mit äußerster Mühe erreichen, von Indien aus dagegen englische ohne allzu große Schwierigkeit. Das dargetan zu haben, ist allein schon ein wesentlicher Erfolg der Expedition Younghusband-Macdonald. Dr. Georg Wegener hält sogar eine Eisenbahn von Dardschiling durch das Tschumbi-Tal und über den Tang-Paß nach Gyangtse — und dann gleich weiter nach Shigatse — für durchaus möglich. So wird die Zeit sie sicher bringen.

Und weiter schweifen die vorahnenden Träume. Man darf nicht vergessen, daß die Quellen des Yangtsekiang sich in Ost-Tibet finden. Das Yangtse-Tal aber hat England sich gewöhnt, als die ihm gebührende Einflußsphäre zu betrachten. Indien und das Yangtse-Gebiet durch Tibet verbunden: ein großartiger Gedanke! Das Land des Dalai Lama hätte damit den Charakter als Pufferstaat verloren, wäre dem britischen Weltreich aber auch viel nützlicher geworden. Schon sah der „Birschewija Wjedomosti“ ein Schreckgespenst am asiatischen Himmel aufsteigen: in London habe sich

Digitized by Google

Guru
Tung

eine Gesellschaft gebildet, die von Indien, und zwar von Birma aus, eine Eisenbahn durch Tibet und dann längs des Laufes des Yangtsekiang bauen wolle!

Das ist Zukunftsmusik. England wird, was es in Tibet gewonnen hat, noch zu verteidigen haben. Daß es sich rüstet, zeigt schon der an sich nicht bedeutende Umstand, daß die indische Regierung alsbald eine Prämie von 1000 Mark für Offiziere ausgesetzt hat, die das Dolmetscher-Examen in der tibetischen Sprache bestehen.

England wird gewärtigen müssen, daß seinen Gegnern im Volke von Tibet auf unkontrollierbaren Wegen moderne Feuerwaffen zugehen. Von den 5000 Mongolen, die sich angeblich an der mongolisch-tibetischen Grenze zusammengerottet haben, um die ihrem geistlichen Oberhaupte angetane Schmach zu rächen, dürfte nicht allzuviel zu befürchten sein. Aber die fraglos vorhandene Erregung in der Mongolei beweist, welch gewaltigen Eindruck das Erscheinen der Engländer vor den Toren Lhassas in der ganzen buddhistischen Welt gemacht hat. An Chinas Stellung in Tibet hat England nicht gerüttelt; es behauptet sogar in seiner Wendung, daß es sie gestärkt habe. Nun hat es freilich den Anschein, als ob China das nicht recht anerkennen wolle; es zaudert, den englisch-tibetischen Vertrag anzuerkennen, und will zur Prüfung der Sachlage einen neuen Amban — den Taotai von Tientsin — nach Lhassa entsenden, was einer außerordentlichen Verschleppung der Angelegenheit gleich kommen würde. Allzusehr braucht England sich durch die Haltung Chinas nicht beängstigen zu lassen.

Zur Erschließung Tibets ist der allererste, noch ziemlich bescheidene Schritt getan; weitere werden und müssen folgen. Dazu gehört die Hebung der oben erwähnten wissenschaftlichen Schätze. Auch die Kartographie wird ihren Vorteil aus der neuen Lage ziehen; — wie nötig trotz aller allgemeinen Kenntnis des Landes eine gründliche Kartenberichtigung ist, haben den Engländern schon die ersten Märsche auf tibetischem Boden gezeigt.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Die Schriftleitung wird in Zukunft an dieser Stelle eine Zusammenstellung von Nachrichten über die deutsche Marine bringen, die geeignet erscheinen, das Interesse der Leser zu erwecken. Die Einteilung des Stoffes wird sich im allgemeinen etwa an die bisher für die fremden Marinen übliche halten. Aufnahme werden an dieser Stelle gelegentlich auch interessante Nachrichten über die Reisen und Reisepläne der Auslandsschiffe finden.

— Verbände. Am 1. Oktober hat die Neuformierung der aktiven Schlachtflotte (A. K. O. vom 10. 9. 1904) stattgefunden. Die neuen Geschwaderchefs, Kontreadmirale Graf Baudissin und Fischel, haben ihre Flaggen gehißt.

Die aktive Schlachtflotte setzt sich hiernach, wie folgt, zusammen:

„Kaiser Wilhelm II." (Flottenflaggschiff), Admiral v. Köster.

I. Geschwader.
(Kontreadmiral Graf Baudissin.)
„Wittelsbach" (Flaggschiff),
„Zähringen",
„Wettin",
„Mecklenburg",
„Kaiser Karl der Große".

II. Geschwader.
(Kontreadmiral Fischel.)
„Kaiser Friedrich III." (Flaggschiff),
„Kaiser Wilhelm der Große",
„Wörth",
„Weißenburg",
„Elsaß",
„Braunschweig" (Flaggschiff des Zweiten Admirals, Kontreadmiral Breusing).

Aufklärungsschiffe:
„Friedrich Carl" (Flaggschiff des Befehlshabers, Kontreadmiral Schmidt),
„Frauenlob",
„Arcona",
„Hamburg",
„Prinz Heinrich",
„Ariadne",
„Amazone",
„Medusa".

Tender: „Blitz" und „Pfeil".

„Braunschweig" ist am 15. Oktober in Dienst gestellt und erledigt zunächst Probefahrten. „Elsaß" soll etwa Ende Oktober zur Abnahmefahrt bereit sein. Zur Abnahme wird das Linienschiff von Danzig nach Kiel überführt.

Die Linienschiffe der Schlachtflotte haben am 1. Oktober mit der Ausbildung der neu an Bord kommandierten Mannschaften begonnen. Die Kreuzer verbleiben bis Mitte November zur Erledigung von Instandsetzungsarbeiten in den Werften.

— Organisation. Anfang Oktober ist aus sechs Küstenpanzerschiffen („Odin"-Klasse) ein Reservegeschwader gebildet. Zwei Schiffe sind dauernd in Dienst, vier im Zustand der Reserve. Das Geschwader untersteht der Inspektion der Schiffsartillerie. Hauptliegehafen dieser Reserveformation ist Danzig. Als Stammschiffe sind in Dienst: „Frithjof" und „Aegir". (A. K. O. vom 29. 9. 1904.)

Durch A. K. O. vom 29. 9. 1904 ist angeordnet, daß die bisherige Inspektion der Marineartillerie mit dem 1. Oktober 1904 geteilt wird in eine Inspektion der Schiffsartillerie und eine Inspektion der Küstenartillerie und des Minenwesens. Als Standort für erstere ist Sonderburg, für letztere Cuxhaven vorgesehen. Zunächst sollen jedoch beide Inspekteure ihren Sitz in Wilhelmshaven nehmen. — Zum Inspekteur der Schiffsartillerie ist der bisherige Inspekteur der jetzt getrennten Behörde, der Kontreadmiral Galster, ernannt, mit Wahrnehmung der Geschäfte des Inspekteurs der Küstenartillerie und des Minenwesens ist der Kapitän zur See Franz beauftragt.

Digitized by Google

In Angelegenheiten des zu ihrem Befehlsbereich gehörigen Personals unterstehen diese Inspektionen dem betreffenden Stationskommando, in allen übrigen Fragen direkt dem Reichs-Marine-Amt.

Der Inspektion der Schiffsartillerie sind unterstellt: Die Artillerieschule, die Artillerie-Schulschiffe, das Artillerie-Versuchskommando, das Artillerie-Versuchsschiff, das Reservegeschwader aus Küstenpanzerschiffen, die Oberfeuerwerker und Feuerwerker der Matrosendivisionen, Werften und Artilleriedepots.

Der Inspektion der Küstenartillerie und des Minenwesens sind unterstellt: Die Matrosen-Artillerie-Abteilungen, die Minen-Versuchskommission, die Schul- und Versuchsschiffe für Minenwesen, die Marine-Telegraphenschule.

Eine weitere A. K. O. vom 29. 9. 1904 ordnet an, daß die Torpedo-Abteilungen unter Beibehaltung der bisherigen Organisation der Vermehrung des Torpedopersonals und der Torpedoboote entsprechend auszubauen und nach Bedarf neue Kompagnien mit Torpedoboots-Reservedivisionen zu bilden sind. Nach entsprechender Vermehrung der Kompagnien sollen neue Torpedo-Abteilungen geschaffen werden. Zunächst wird mit dem 1. Oktober 1904 bei der I. Torpedo-Abteilung eine 4. Kompagnie gebildet.

— Ausrangierte Schiffe. Die Torpedoboote S 2, S 9, S 10, S 18, S 19 sind aus der Liste der Kriegsfahrzeuge gestrichen.

— Probefahrtsergebnisse. Nach befriedigendem Verlauf der Erprobungen sind das Linienschiff „Schwaben", der große Kreuzer „Friedrich Carl" und der kleine Kreuzer „Bremen" von der Marine übernommen worden.

S. M. S. „Schwaben" ist auf der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven innerhalb einer etwa 3jährigen Bauzeit nach den Konstruktionsbedingungen, welche für das ebenfalls dort erbaute Linienschiff „Wittelsbach" maßgebend waren (vgl. Jahrgang 1903 der „Marine-Rundschau", S. 109), erbaut worden.

Die programmäßigen Probefahrten wurden mit 6,2 m Schraubensteigung (höchste) ausgeführt. Bei der 6stündigen forcierten Fahrt wurden im Durchschnitt 14390 Pferdestärken bei 104,6 Umdrehungen der Maschinen indiziert. Der mittlere Luftüberdruck betrug in den Zylinderkesselräumen 9 mm, in den Wasserrohrkesselräumen 37 mm Wassersäule. Die 24stündige Kohlenmeßfahrt mit allen Kesseln im Betriebe und einer mittleren Gesamtleistung der Maschinen von etwa 10000 indizierten Pferdestärken ergab nachstehende mittlere Werte:

Gesamtleistung in indizierten Pferdestärken . . .	10465,
Umdrehungen der Maschinen	94,1 pro Minute,
Kohlenverbrauch pro ind. Pferdestärke und Stunde	0,835 kg,
Luftüberdruck unter dem Rost der Zylinderkessel .	10 mm Wassersäule,
" " " " " Wasserrohrkessel .	30 mm "

Die Meilenfahrten zur Ermittlung der Schiffsgeschwindigkeit für die bei der forcierten Fahrt und der Kohlenmeßfahrt ermittelten Maschinenleistungen sind wegen Verwendung des Schiffes zu den Flottenmanövern noch nicht ausgeführt. Nach den Fahrtergebnissen von S. M. Schiffen „Wettin" und „Mecklenburg" steht jedoch zu erwarten, daß bei der Maschinenleistung von rund 14400 indizierten Pferdestärken die Schiffsgeschwindigkeit auf tiefem Wasser 18 Seemeilen betragen wird, während die Leistung bei der Kohlenmeßfahrt von 10500 indizierten Pferdestärken einer Schiffsgeschwindigkeit von 16 Seemeilen entspricht.

S. M. S. „Friedrich Carl" ist auf der Werft der Firma Blohm & Voß in Hamburg erbaut worden. Die Bauzeit hat 26 Monate betragen. Die Bauausführung ist auf Grund der nachstehenden Konstruktionsbedingungen erfolgt:

Länge zwischen den Perpendikeln	120,— m,
Größte Breite auf den Spanten	19,6 m,

Digitized by Google

Mittlerer Tiefgang	7,33 m,
Deplacement	9000 Tonnen,
Indizierte Pferdestärken der Hauptmaschinen, zusammen	17 000,
Anzahl der Schiffsschrauben bezw. Hauptmaschinen	3,
Größte Schiffsgeschwindigkeit etwa	21 Seemeilen.

Die vertikalen Maschinen arbeiten mit dreifacher Expansion in drei Zylindern. Die Steuerung der Maschinen erfolgt durch Stephensonsche Kulissen, welche mit Einrichtungen zum Verstellen der Füllungen versehen sind. Die Kesselanlage besteht aus 14 Kesseln nach dem System Dürr mit Überhitzern; 8 Kessel sind neben der Kohlenfeuerung für Teerölheizung nach dem System der Ölzerstäubung mittels Kompression und Zentrifugalzerstäubern eingerichtet. Für die Forcierung der Kessel sind 14 Zentrifugalventilatoren zur Erzeugung von Luftüberdruck in den geschlossenen Heizräumen aufgestellt.

Abmessungen der Maschinen und Kessel:

Durchmesser des Hochdruckzylinders	890 mm,
" " Mitteldruckzylinders	1360 mm,
" " Niederdruckzylinders	2180 mm,
Kolbenhub	1000 mm,
Verhältnis der Zylinderinhalte zueinander:	
Hochdruck : Mitteldruck : Niederdruck =	1 : 2,34 : 6,0,
Mitteldruck : Niederdruck =	1 : 2,57,
Durchmesser der beiden Seitenschrauben	4800 mm,
" " Mittelschraube	4500 mm,
Anzahl der Flügel jeder Seitenschraube	3 Stück,
" " " der Mittelschraube	4 "
Steigung der Schrauben veränderlich	6 bis 7,2 m,
Eingestellte Steigung bei den Probefahrten	6,6 m,
Projektionsfläche aller Flügel je einer Seitenschraube sowie der Mittelschraube bei der Steigung von 6,6 m	5,2 qm,
Verhältnis der Projektionsfläche zur Kreisfläche bei den Seitenschrauben 0,287, bei der Mittelschraube	0,327,
Gesamte Rostfläche der Kessel	103,72 qm,
Gesamte Heizfläche der Kessel (ohne Überhitzer)	4370 qm,
mithin $\frac{\text{Heizfläche}}{\text{Rostfläche}}$ =	42,
Dampfspannung in den Kesseln	14,25 kg/qcm Überdruck.

Die Erprobungen konnten mit Rücksicht darauf, daß das Schiff als Begleitschiff S. M. Yacht „Hohenzollern" für die Mittelmeerreise Seiner Majestät des Kaisers bestimmt war, vor dieser Reise nicht vollständig beendet werden. Bei den erledigten Probefahrten hat sich jedoch gezeigt, daß das Schiff den kontraktlichen Bedingungen genügt.

Die 24stündige Kohlenmeßfahrt mit allen Kesseln im Betriebe und der vorgeschriebenen durchschnittlichen Gesamtleistung der drei Hauptmaschinen von 11900 indizierten Pferdestärken wurde am 17. und 18. Februar d. J. abgehalten. Im Anschluß an diese Fahrt wurde die 6stündige forcierte Fahrt erledigt und darauf mit der für die Kohlenmeßfahrt vorgeschriebenen Leistung bis zum 20. Februar weitergedampft. Die Kohlenmeßfahrt ergab nachstehende Werte:

Kohlenverbrauch für die ind. Pferdestärke und Stunde	0,875 kg,
Leistung der Maschinen bei 100,5 Umdrehungen in der Minute	12094 indizierte Pferdestärken,

Digitized by Google

Luftüberdruck unter dem Rost . . . . . 12 mm Wassersäule,
Schiffsgeschwindigkeit etwa . . . . . 18,7 Seemeilen.

Bei der forcierten Fahrt erreichten die Maschinen bei 112,1 Umdrehungen in der Minute eine Leistung von 17759 indizierten Pferdestärken. Der mittlere Luftüberdruck unter dem Rost betrug 42 mm. Das Schiff lief bei grober See und gegen Wind von Stärke 9 etwa 20,5 Seemeilen. Der Tiefgang betrug vor den Fahrten vorn 7,55 m, hinten 7,76 m, nach den Fahrten vorn 6,58 m, hinten 7,62 m. Die Fahrten verliefen anstandslos. Die noch ausstehenden Meilenfahrten können aus militärischen Gründen voraussichtlich erst im November d. J. abgehalten werden.

S. M. S. „Bremen" ist von der Aktiengesellschaft Weser-Bremen nach den Bedingungen erbaut worden, welche im Heft 6 der „Marine-Rundschau", Jahrgang 1904, für S. M. S. „Hamburg" angegeben sind. Die Bauzeit betrug etwa 19 Monate.

Entsprechend der bei den Schraubensteigungsfahrten S. M. S. „Hamburg" ermittelten günstigsten Schraubensteigung, wurden die Probefahrten von „Bremen" mit 5,9 m Schraubensteigung ausgeführt.

Nach Erledigung der Vorproben zur Einübung des Personals wurde am 6. Juni d. J. die 6stündige forcierte Fahrt mit gutem Erfolg abgehalten. Es wurden im Durchschnitt 10386 Pferdestärken bei 137 Umdrehungen der Maschinen indiziert. Der mittlere Luftüberdruck unter den Rosten betrug 39 mm.

Am 24. Juni verließ das Schiff Wilhelmshaven zur Reise nach Danzig, um bei Neukrug Meilenfahrten abzuhalten. Die Reise wurde zur Erledigung der 24stündigen Kohlenmeßfahrt mit 7000 indizierten Pferdestärken und, daran anschließend, der mehrtägigen beschleunigten Dauerfahrt mit der gleichen Leistung benutzt. Gedampft wurde während 93 Stunden mit einer Durchschnittsleistung von 7160 indizierten Pferdestärken bei 124 Maschinenumdrehungen. Der Kohlenverbrauch stellte sich auf etwa 0,84 kg für die indizierte Pferdestärke und Stunde und der mittlere Luftüberdruck unter den Rosten auf 18 mm Wassersäule.

Über die Resultate der am 29. Juni bei Neukrug abgelaufenen Meilen gibt die nachstehende Tabelle Aufschluß. Bei den Meilenfahrten wurde die Höchstleistung der Maschinen angestrebt, wobei der zulässige Kesseldruck und Luftüberdruck unter den Rosten jedoch nicht überschritten werden durften.

Indizierte Pferdestärken:	Umdrehungen der Maschinen pro Minute:	Luftüberdruck unter den Rosten:	Schiffsgeschwindigkeit in Seemeilen:
12100	144,33	44 mm	23,288 auf 65 m Wassertiefe,
11440	140,23	54 mm	22,455 = 25 m =
9874	135,88	53 mm	22,466 = 65 m =
6529	120,55	25 mm	20,327 = 65 m =
4377	106,09	16 mm	17,963 = 65 m =
2930	94,69	—	16,028 = 65 m =
1963	82,35	—	14,061 = 65 m =
1295	70,95	—	12,136 = 65 m =
884	62,08	—	10,321 = 65 m =

Der mittlere Tiefgang betrug 5 m.

„S 123" hat auf Probefahrten 28,3 Seemeilen gelaufen.

— Reisepläne von Auslandsschiffen. „Habicht" hat zu Erholungszwecken Duala am 19. September verlassen und ist am 14. Oktober nach Aufenthalt in Libreville, Kap Lopez und St. Thomé nach Duala zurückgekehrt.

„Bremen" verließ am 4. Oktober Rio de Janeiro, besuchte Ilha Grande, kehrte nach Rio zurück, verließ diesen Hafen am 18. Oktober wieder und ging von dort nach Barbados und Trinidad, wo sie etwa bis 19. November verbleiben soll.

Digitized by Google

„Hertha“ hat am 24. Oktober Wusung verlassen, geht über Hongkong nach Singapore und Bangkok, von dort nach Batavia, wo das Weihnachtsfest gefeiert werden soll. Ende Februar 1905 soll der Kreuzer nach Besuch einiger anderer niederländischen Häfen über Manila nach Hongkong zurückkehren.

— Schießpreise. Die von Seiner Majestät dem Kaiser gestifteten Schießpreise für besondere Leistungen im Schießen mit der Schiffsartillerie sind in diesem Jahre, wie folgt, zur Verteilung gelangt:
Schießpreis für Linienschiffe der aktiven Schlachtflotte: S. M. S. „Kaiser Wilhelm II.“;
Schießpreis für Küstenpanzerschiffe und große Kreuzer: S. M. S. „Prinz Heinrich“;
Schießpreis für Kreuzergeschwader: S. M. S. „Fürst Bismarck“.

— Segelyacht. Die Seiner Majestät dem Kaiser von dem belgischen Konsul a. D. Gustav Moeller in Hamburg als Geschenk angebotene Segelyacht „Thalatta“ ist der Marinestation der Ostsee zur vorzugsweisen Benutzung durch die Seeoffiziere S. M. S. „Blücher“ (Flensburger Föhrde) überwiesen worden.

— Möglichkeit der Einrichtung einer modernen ständigen Schiffahrtsverbindung auf dem oberen Yangtse von Itschang bis Suifu. Auf Grund einer im Frühjahr dieses Jahres unter Fährlichkeiten mancherlei Art mit Hilfe eines getreidelten Hausbootes ausgeführten Informationsreise und nach Erkundigungen an Ort und Stelle äußert sich das Kommando des Flußkanonenbootes „Vorwärts“ zu dieser Frage in folgender Weise:

Die Entfernung zwischen Itschang—Tschunking beträgt 400 Seemeilen, die von Tschunking—Suifu (auf dem Andreeschen Handatlas auch Hsü-tschou genannt) 220 Seemeilen. Die Breite des Yangtse ist auf dieser Strecke sehr verschieden (größte Breite 538 m, geringste 140 m). Als geringste Tiefe im Fahrwasser wurde 7,2 m gelotet. Anderseits wurden Tiefen bis zu 108 m aufgefunden. Das Flußbett ist sehr uneben und meist felsig. Der Fluß macht viele Windungen. Scharfe Windungen mit gleichzeitigen Verengungen, die die Schiffahrt erschweren, kommen an vier Stellen vor.

Die Strömung ist zu allen Zeiten sehr stark, am stärksten zur Zeit des plötzlichen starken Steigens des Wassers (Juni bis August). Im Durchschnitt beträgt die Stromgeschwindigkeit, von den Stromschnellen abgesehen, 4 bis 5 Seemeilen. An einzelnen Stellen, besonders in der Nähe der Stromschnellen, finden sich Aufströmungen, die teilweise von den Dschunken bei der Bergfahrt benutzt werden. An fünfzehn Stellen bildet der Strom starke und gefährliche Wirbel.

Zwischen Itschang und Tschunking finden sich im ganzen 35 Stromschnellen, die jedoch nicht alle gleichzeitig vorhanden sind, indem die einen bei Niedrigwasser, die anderen bei Hochwasser verschwinden. Die Passage durch die Stromschnellen wird nicht allein durch den starken Strom, sondern auch durch Felsblöcke und Geröllbänke erschwert. Die Stromschnellen entstehen zum Teil durch plötzliche Verengungen des Flußbettes infolge der Bodenformationen, zum Teil durch Geröllbänke, die durch Nebenflüsse gebildet werden. In mehreren dieser Stromschnellen läuft der Strom mit einer Geschwindigkeit bis zu 14 Seemeilen. Sechs der Stromschnellen sind nur bei günstigem Wasserstande für Dampfer und Dschunken passierbar.

Zwischen Tschunking und Suifu bildet der Fluß noch weitere 30 Stromschnellen. Das Fahrwasser ist hier zum Teil eng und gewunden. Jedoch würde ein 13 Seemeilen laufender Dampfer diese Strecke jeder Zeit befahren können.

Der Wasserstand im Yangtse wechselt mit den Jahreszeiten außerordentlich. Im Februar und März ist der niedrigste Wasserstand, Juli/August der höchste. Die Differenz betrug im Mittel der Jahre 1892 bis 1903 im Durchschnitt 13,4 m. Als größtes Steigen innerhalb 24 Stunden wurden 2,9 m beobachtet.

Die Differenzen im Wasserstande und der hierdurch hervorgerufene Wechsel in der Stromgeschwindigkeit werden an einzelnen Schnellen für die Navigierung benutzt.

Digitized by Google

Der Dschunkenverkehr zwischen Itschang und Tschunking ist sehr rege. Die Zahl der regelmäßig für drei englische Firmen fahrenden Dschunken beträgt jährlich etwa 1000. Außer diesen fahren noch viele für chinesische Rechnung. Im Winter dauert eine Reise flußaufwärts 4 bis 5 Wochen, im Sommer — des stärkeren Stromes wegen — bis zu 3 Monaten. Die Talfahrt dauert nur 6 bis 12 Tage. Die Dschunken segeln stromauf und werden getreidelt, talwärts werden sie gerudert. Jedes Fahrzeug hat außer dem großen Heckruder einen langen starken Bugriemen. Etwa 10 Prozent aller Dschunken leiden auf der Fahrt Schiffbruch.

Zwischen Itschang und Tschunking liegen zehn größere Orte.

Zu beiden Seiten des Flusses finden sich an mehreren Stellen Kohlengruben. Der Abbau geschieht auf die primitivste Art. Die Kohle, soweit sie in der jetzigen Art gefördert wird, ist sehr geringwertig. An einer Stelle wird Salz gewonnen.

Das Klima in der Provinz Szechuan ist wenig günstig. Im Sommer sind Temperaturen von 38° C. im Schatten beobachtet. Die Engländer und Franzosen schicken die Mannschaften ihrer Flußkanonenboote im Sommer zur Erholung zeitweise in die Berge.

Der Yangtse oberhalb Itchangs kann nur mit Hilfe eingeborener Lotsen befahren werden. Nur sie kennen alle Hindernisse und wissen sie mit Hilfe der verschiedenen Wasserstände zu überwinden. An den Stromschnellen finden sich überall Chinesen, die das Hinübertreideln der Dschunken als Beruf ausüben. Rettungsboote liegen an diesen Stellen bereit. Die Engländer unterstützen diese letztere segensreiche Einrichtung durch eine jährliche Subvention von 200 Dollars. Für Verbesserung der jetzigen Einrichtungen ließe sich durch Aufstellung guter Gangspills, Bereithalten brauchbarer Trossen und ähnliches noch viel tun. Die Oberaufsicht würde zweckmäßig das chinesische Seezollamt führen. Die Bevölkerung befürchtet anscheinend, daß ihr durch solche verbesserte Einrichtungen die Gelegenheit zum Broterwerb, die jetzt im Treideln der Dschunken besteht, geschmälert wird. Diese Befürchtung ist jedoch unbegründet. Die Treidlerlöhne sind sehr niedrig.

Daß der Fluß auf dieser Strecke für Dampfer mit ausreichend starker Maschine befahrbar ist, haben die Fahrten der englischen Flußkanonenboote „Woodcock“ und „Woodlark“ bewiesen. Daß jedoch große Schwierigkeiten zu überwinden sind und Gefahren bestehen, beweist der Untergang des Rickmersdampfers „Sui-hsien“ im Jahre 1900.

Es bleibt jedoch sehr zweifelhaft, ob die Einstellung eines regelmäßig die ganze Strecke befahrenden Dampfers ein lohnendes Erträgnis haben kann. Ein solcher Dampfer müßte etwa 60 m lang und von vorzüglicher Manövrierfähigkeit sein, 15 Seemeilen Geschwindigkeit (12 Seemeilen sparsamste Fahrt) haben, mit Doppelboden und Holzbeplankung versehen sein und eine gute Innenteilung besitzen. Er müßte Seitenraddampfer von etwa 2,0 m Tiefgang sein, vorzügliche Rudereinrichtung besitzen und über zwei kräftige Spills im Bug und ein solches im Heck verfügen.

Ein Dampfer dieser Art würde sehr teuer, seine Tragfähigkeit eine relativ geringe sein. Keine Versicherungsgesellschaft versichert bisher Dampfer, die die Stromschnellen passieren. Die Betriebskosten würden hoch werden, da der Dampfer nur tags fahren kann, nachts festmachen muß. Bei den Reisen müßte stets auf die Möglichkeit des rechtzeitigen Festmachens Bedacht genommen werden, da nicht alle Stellen hierzu geeignet sind und guter Ankergrund fehlt.

Mehr in bezug auf Rentablität würde vielleicht die Einrichtung eines Schleppschiffahrtbetriebes versprechen, bei dem zwischen je zwei größeren und schwer passierbaren Stromschnellen ein Schleppdampfer den Verkehr aufrecht erhält und bei dem die geschleppten Boote einzeln über die Schnellen getreidelt werden. Durch Sprengungen und Regulierungen des Flußbettes ließe sich überdies manches verbessern. Für einen solchen Schleppverkehr kämen folgende Strecken in Betracht:

Je ein Dampfer würde einzustellen sein zwischen:

Itschang—Kungling-tan	Entfernung	39,5 Seemeilen,
Kungling-tan—Sin-tan	=	4,5 =

Digitized by Google

Sin-tan—Ye-tan	Entfernung	12,5	Seemeilen
Ye-tan—Niu-ko-tan	=	7,5	=
Niu-ko-tan—Sin-lung-tan . . .	=	111,0	=
Sin-lung-tan—Hu-tan (bezw. Wan-hsien)	=	36,0	=

Von Hu-tan (bezw. im Winter Wan-hsien) bis Suifui (175 Seemeilen) würde ein 13 Seemeilen laufender Dampfer jederzeit die Frachten weiter befördern können. Ob ein solches europäisches Unternehmen, das neben dem Frachtdampfer noch sechs Schlepper erfordert, mit Rücksicht auf die chinesische Konkurrenz Erfolg haben kann, muß der kaufmännischen Kalkulation zu beurteilen überlassen bleiben.

⚜

England. Das schnelle Anwachsen und die außerordentliche Höhe der Ausgaben für die Reichsverteidigung (1340,7 Millionen Mark ohne die Ausgaben für die Naval and Military Works Acts), das bis jetzt immer noch ablehnende Verhalten der großen Kolonien, wesentliche Beiträge zur Unterhaltung der Flotte zu zahlen, eine gewisse Enttäuschung auf wirtschaftlichem Gebiete in den letzten Jahren und last not least die voraussichtlich starke Schwächung der russischen Kriegsmacht im Kampfe mit Japan haben in den letzten Monaten die Tages- und Fachzeitungen zu wiederholten Erörterungen über die Möglichkeit einer Verminderung der Ausgaben veranlaßt. Viele halten in Anbetracht der allgemeinen politischen Verhältnisse so hohe Ausgaben überhaupt für unnötig, sie schließen eine Kriegsmöglichkeit mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika von vornherein als undenkbar aus. Andere beschränken sich darauf, eine andere Verteilung der verfügbaren Geldmittel auf Heer und Flotte oder auf Linienschiff- und Kreuzerbau vorzuschlagen, und leugnen in letzterem Falle die Notwendigkeit einer so starken Panzerkreuzerflotte, wie sie jetzt gebaut wird. Es wird bereits das Gerücht verbreitet, der neue Erste Seelord, Admiral Fisher, plane eine gewisse Unterstellung der Armeeverwaltung unter die Admiralität, und wolle das diesjährige Bauprogramm von vier auf drei Panzerkreuzer reduzieren. Das diesem Admiral untergeschobene Reform- und Reorganisationsprogramm ist überhaupt ein wunderbar reichhaltiges und mannigfaltiges. Lord Brassey kommt bei dieser Gelegenheit wieder mit seinen alten Vorschlägen, die Scout-Klasse durch armierte Hilfskreuzer zu ersetzen und die Reserven auf Kosten des aktiven Personals zu vermehren. Neu ist nur der Vorschlag, dies letztere dadurch zu ermöglichen, daß der Staat den englischen Handelsschiffsmatrosen gegen die Verpflichtung, einer der Reserveformationen beizutreten, höhere Löhne sichere, als die fremden Matrosen erhalten.

Der frühere Erste Lord der Admiralität, Lord George Hamilton, befürwortet die Unterstellung der Verteidigungsanlagen in den Kriegshäfen und Flottenstützpunkten unter die Admiralität.

Man kann sich beim Lesen aller dieser Vorschläge und Kritiken des Eindrucks nicht erwehren, daß manche Kreise in England als Rückschlag zu hoch gespannter Erwartungen auf politischem und wirtschaftlichem Gebiete eine gewisse Nervosität ergriffen hat. Nach außen hin macht sich diese besonders in einer fast fanatischen Hetze gegen Deutschland, im Inneren durch schärfere Angriffe auf die Regierung bemerkbar. Deutschland soll an allem Schuld sein, an den Niederlagen der Russen, an den schlechten Geschäften mit dem verbündeten Japan und an den Schwierigkeiten in der Tibetaffäre. Die Regierung wird besonders wegen zu schlaffen Verhaltens Rußland gegenüber in der Frage der Kriegskontrebande getadelt und von ihr ein energischer Schutz des englischen Handels gefordert. Diese hat sich aber noch nicht zu Schritten verleiten lassen, die das Prisenrecht in einem eignen Kriege beschränken oder die Verantwortung der Regierung für den Handel ihrer Untertanen erweitern könnten. Sie scheint in keiner Weise von der allgemeinen Nervosität mitergriffen zu sein, sondern schreitet ruhig und sicher auf den

Digitized by Google

von ihr als richtig erkannten Bahnen weiter und zieht auf dem Gebiete der Neutralitätspolitik die anderen Staaten mehr und mehr in ihr Schlepptau, so daß das sogenannte „internationale Völkerrecht", das bereits bisher im wesentlichen von England bestimmt wurde, völlig ein englisches Recht zu werden droht. Die endgültige Regelung der Tibetangelegenheit wird voraussichtlich gelegentlich des russisch-japanischen Friedensschlusses erfolgen und wohl vollkommen nach Wunsch ausfallen. Die Ausführung des Reorganisationsplanes des Heeres hat durch die Einführung einer 9jährigen aktiven und 3jährigen Reserve-Dienstzeit für die Angehörigen der regulären Armee weitere Fortschritte gemacht, obgleich der Plan als Ganzes noch nicht die Billigung des Parlaments gefunden hat. An eine Unterstellung der Garnisonen in den Kriegshäfen und Stützpunkten unter die Admiralität wird kaum gedacht. Die Verminderung des Schiffbauprogramms um einen Panzerkreuzer hat der Zivillord der Admiralität, M. Lee, in einer kürzlichen Rede als ein falsches Gerücht bezeichnet.

— Personal. Admiral Sir J. Fisher hat das Kommando der Portsmouth-Station an den Vizeadmiral Douglas abgegeben und die Geschäfte des Ersten Seelords der Admiralität übernommen. Admiral Sir Ch. Scott wurde zu Disposition gestellt, Vizeadmiral Pearson, Chef der Nore-Station, zum Admiral befördert. An Stelle des Kontreadmirals Hamilton wurde Kontreadmiral Poore zum dritten Admiral der Mittelmeerflotte ernannt, so daß diese Flotte in der nächsten Zeit alle Admirale, mit Ausnahme des Chefs, wechselt. — Zum Nachfolger des Kontreadmirals May als Controller of the Navy wurde der jetzige Director of Naval Ordnance, Captain Barry, ausersehen.

Die seegehenden Tender der Schiffsjungenschule, „Medea" und „Medusa", welche die alten Segelbriggs ersetzen, machen mit jeder Abteilung von Schiffsjungen etwa einmonatige Reisen in der Atlantik. Die Schiffsjungenschule in Harwich soll am 1. Januar 1905, die neue Marineschule in Dartmouth ungefähr in einem Jahre fertig sein.

— Geschwader. Die Home-Flotte befindet sich auf der Üungsreise im Norden Schottlands, sie soll am 6. November in Portland zurück sein. Beim Verlassen dieses Hafens am 15. September machte die erste schnelle Division, „Exmouth", „Russell", „Triumph", „Swiftsure", eine 8stündige Volldampffahrt zum Vergleich der Schiffe der „Duncan"-Klasse mit den beiden angekauften chilenischen Schiffen. Diese Vergleichsfahrt fiel zugunsten von „Exmouth" und „Russell" aus, obgleich die Probefahrtsgeschwindigkeit um 1 Seemeile hinter derjenigen der beiden Chilenen zurückstand. „Triumph" mußte nach dieser Fahrt zu einer längeren Reparatur nach Portsmouth. Es knüpfen sich an diese Versager bereits allerhand Befürchtungen über die Geeignetheit der beiden Schiffe für englische Kriegszwecke.

Die Kanalflotte hat ihre Übungsreise um die Küste Großbritanniens am 1. Oktober mit der Ankunft in Portland beendet. Während des Aufenthalts an der Tyne fanden große Empfangsfeierlichkeiten statt, bei denen Lord Beresford das Publikum wiederum darauf hinwies, daß die hohen Ausgaben für die Flotte doch noch niedriger seien als die für einen Krieg. Auf der Rückreise von der Tyne machte das Geschwader, mit Ausnahme der Kreuzer, eine 8stündige Volldampffahrt, bei der die Linienschiffe „Victorious", „Jupiter", „Caesar" die größte Geschwindigkeit entfalteten; welche, ist noch nicht bekannt geworden. Die Fahrt mit drei Viertel der Maschinenleistung mußte wegen Nebels aufgegeben werden. Während des Aufenthalts in Lerwick gab der Geschwaderchef die letzten Schießleistungen mit 7,6 cm-SK. bekannt, lobte den Fortschritt und betonte die Bedeutung guter Leistungen gerade dieses Geschützes für die Abwehr von Torpedobooten. Das Linienschiff „Caesar" hatte 7,88 Treffer pro Geschütz und Minute erzielt, eine große Verbesserung gegenüber der bisherigen höchsten Leistung der „Good Hope" von 5,09 und der „Formidable" (1902) von 4,61 Treffer pro Geschütz und Minute.

Digitized by Google

Die wissenschaftliche Beschäftigung seiner Offiziere suchte Lord Beresford durch Stellung von Preisaufgaben zu fördern: a) Organisation and training for war; b) Conduct of a war especially as regards naval strategy and tactics. Als Preisrichter wurden der zweite Admiral und zwei Captains bestimmt, als Preis eine Ausgabe von Mahans Werken ausgesetzt.

In Portland nahm die gesamte Flotte wiederum Kohlen aus acht Kohlendampfern und zwar insgesamt rund 13100 Tonnen. Die beste Leistung erzielte wiederum das Flaggschiff „Caesar" mit 152 Tonnen pro Stunde, die schlechteste „Illustrious" mit 72,7 Tonnen pro Stunde. Ein Vergleich mit den Resultaten der letzten Kohlenübernahme unter denselben Verhältnissen ergibt eine Steigerung von 13 und 28 Tonnen.

Am 17. Oktober trat die Flotte die Reise nach Gibraltar an. In der ersten Nacht versuchte die Devonport-Flottille einen Angriff. Die Flottille war in zwei Divisionen zum Absuchen eines bestimmten Terrains geteilt. Eine der Divisionen traf auf kein Schiff, die andere kam nur auf ein Schiff zum Angriff. Die Flotte fuhr anscheinend in weit aufgelöster Ordnung. Für das Eintreffen in Gibraltar am 24. Oktober waren die Befestigungen alarmiert. Die Torpedoboote machten einen Angriff auf das Geschwader.

Die heimische Kreuzerdivision ist am 2. Oktober von der Rothesaybucht zurückgekehrt, wo sie Schießübungen abgehalten hatte. Die einzelnen Schiffe suchten zur Reparatur die Werften auf. Über die Winterreise des Geschwaders ist noch nichts bekannt. Am 8. November übernimmt Kontreadmiral Poe das Kommando von Kontreadmiral Fawkes. Die Tätigkeit des letzteren während der 2jährigen Kommandoführung wird sehr gelobt.

Die Mittelmeerflotte war fast in ihrer ganzen Stärke in der ersten Hälfte des Monats in Argostoli und den benachbarten griechischen Inseln versammelt und erledigte vor allem Geschütz- und Torpedoschießübungen. Die Geschützschießleistungen mit 15 cm-SK. sollen nach einigen Nachrichten wegen der kürzlich vorgeschriebenen erhöhten Entfernung nicht so gut sein als die vorjährigen. Auch das Verbot, ein Hilfsmittel, wie den Spotter, anzuwenden, hat hierzu beigetragen. Die bisher in der Nähe des Suezkanals stationierten Kreuzer „Furious" und „Venus" wurden wieder zum Gros herangezogen. Das Linienschiff „Formidable" traf nach erfolgtem Besatzungswechsel Mitte Oktober wieder im Mittelmeer ein.

Zu derselben Zeit ging Admiral Domville mit sechs Linienschiffen und vier Kreuzern nach Triest und besuchte dann Venedig und Pola, während die andern Linienschiffe Ende Oktober unter Admiral Custance in Fiume waren. Anfang November soll die ganze Flotte sich in Malta vereinen.

Am 26. September ging bei dem Kap Popas im Golf von Patras der Torpedobootszerstörer „Chamois" während einer forcierten Probefahrt unter; die Besatzung wurde gerettet, nur ein Mann schwer verletzt. Eine Schraube soll abgeflogen sein und das Hinterschiff stark leckgeschlagen haben. Der Druck des einströmenden Wassers verursachte ein Brechen zweier wasserdichter Schottwände, so daß der hintere Heizraum voll Wasser lief.

Die Torpedobootsstreitkräfte im Mittelmeer werden Anfang November durch eine Entsendung von sechs Torpedobootszerstörern weiter verstärkt; drei der Boote bleiben in Dienst, so daß dann im Mittelmeer drei volle Flottillen zu je acht Booten, ebenso wie in der Heimat, in Dienst sein werden.

Das Gros des ostasiatischen Geschwaders blieb auch im vergangenen Monat im Norden des Stationsgebietes mit Weihaiwei als Basis. Vizeadmiral Rosel hält das Geschwader mehr als sein Vorgänger zu gemeinsamen Übungen zusammen. Im Laufe des Novembers soll ebenso wie im Vorjahre eine Zusammenkunft der drei Chefs der ostasiatischen, australischen und ostindischen Station in Singapore stattfinden. Am 27. Oktober stellt der Panzerkreuzer „Hogue" für die ostasiatische Station in Dienst, ob zur Verstärkung oder zur Ablösung eines andern Kreuzers, ist noch nicht bekannt. Der

Digitized by Google

Kreuzer 2. Klasse „Eclipse“ und der Kreuzer 1. Klasse „Terrible“ mit den abgelösten Mannschaften des Linienschiffes „Albion“ kehrten nach England zurück. Die „Terrible“ wird in der nächsten Zeit mit andern Ablösungsmannschaften wieder nach China gehen.

Für die südatlantische Station kommt am 1. November der Kreuzer 2. Klasse „Scylla“ in Dienst; der dieser Station angehörende Kreuzer 3. Klasse „Tartar“ ist zur Ablösung des Kreuzers 3. Klasse „Pearl“ auf der Kapstation bestimmt. Der Kreuzer 2. Klasse „Hermione“ bringt Ablösungsmannschaften für den Kreuzer 2. Klasse „Fox“ nach der ostindischen Station.

— Schiffsbauten. Eins der Linienschiffe der „Nelson“-Klasse („Lord Nelson“) wurde der Werft von Mssrs. Beardmore & Co. in Groan in Bau gegeben, das zweite Schiff wird wahrscheinlich die Firma Palmer & Co. in Yarrow erhalten. Drei der neuen Panzerkreuzer der „Minotaur“-Klasse werden in Pembroke, Chatham, Devonport gebaut, der vierte wird wahrscheinlich einer Privatwerft übergeben werden.

Auf den letzten Schiffen der „King Edward VII.“-Klasse sollen nach einigen Nachrichten einige 19 cm-SK.-Geschütze an Stelle von 15 cm-SK. aufgestellt werden.

Auf den Panzerkreuzern „Cornwall“ und „Essex“ wurden die Schornsteine verkürzt, die Masten verlängert und die Unterbauten der Turmgeschütze so geändert, daß die Achsen der Geschütze parallel laufen.

— Stapelläufe. Der für den 10. Oktober festgesetzte Stapellauf des Panzerkreuzers „Black Prince“ wurde auf den 8. November verschoben. Neuen Meldungen nach wird das Linienschiff „Britannia“ bereits am 10. Dezember zu Wasser gelassen werden.

Von Stapel liefen: Auf der Werft von Fairfield in Glasgow der Scout „Foresight“, auf der Werft von Laird Brothers in Birkenhead der Scout „Patrol“.

— Artillerie. Die neuen 30,5 cm-Geschütze erhalten eine Länge von 45 Kaliber, die neuen 23,4 cm-Geschütze eine solche von 50 Kaliber.

— Torpedowesen. Die Vergleichsfahrten der neuen 25,5 Seemeilen-Torpedobootszerstörer der „River“-Klasse, „Arun“, „Cheerwell“, „Usk“, und der Boote der 30 Seemeilen-Klasse, „Gipsy“, „Falcon“, „Syren“, haben von Portland aus begonnen. Ebenso finden jetzt Vergleichsfahrten zwischen den Torpedobootszerstörern „Eden“ (Turbinen) und „Derwent“ von der „River“-Klasse und den Zerstörern „Spiteful“ (Ölfeuerung) und „Peterel“ statt.

Der Torpedobootszerstörer „Liffey“ lief am 23. September bei Laird & Co. in Birkenhead von Stapel.

Für das Preisschießen mit Torpedos werden Bestimmungen ausgearbeitet. Im Mittelmeer soll ein Schiff vier Schuß 45zöllige Torpedos aus Unterwasserrohren in 2 Minuten abgegeben haben (?).

Von der Firma Whitehead wird die Konstruktion eines Torpedos mit 4000 Yards Laufstrecke gemeldet.

— Unterseeboote. Zu Versuchsübungen mit Unterseebooten wurde der Torpedobootszerstörer „Flirt“ in Dienst gestellt.

— Bekohlung. Der Bekohlungsapparat von Metcalfe soll jetzt nach Verbesserung der Einrichtung, die die Spannung der Tragetroß regelt, auf einem Schiff der Home-Flotte erprobt werden.

— Häfen. Die neue Signalstation Monckton bei Portsmouth ist in Betrieb genommen. — Das alte Linienschiff „Alexandra“ wird Wachtschiff in Gibraltar.

— Handelsflotte. Der Netto-Registertonnengehalt der englischen Handelsschiffsflotte stieg vom Jahre 1902/03 bis 1903/04 (in 1000 Tonnen) von 10338,4 Tonnnen auf 10874 Tonnen, d. i. eine Zunahme um 536000 Tonnen. In derselben Zeit vermehrte sich die deutsche Handelsschiffsflotte (in 1000 Tonnen) von 2158,8 Tonnen auf 2232,7 Tonnen = einer Zunahme von 74000 Tonnen.

Digitized by Google

Frankreich. Der Marineminister Pelletan hat Anfang Oktober einen mehrwöchigen Urlaub angetreten. — Tissier, sein Kabinettschef, sprach am 2. Oktober in Brest zu einer Versammlung technischer Beamten der Werft. Er forderte sie auf, sich zur Durchsetzung ihrer Ansprüche zu vereinigen, aber bei der Arbeit gute Disziplin zu halten, das könne ihren Ansprüchen nur günstig sein. Zunächst müßten die Arbeiter besser gestellt werden, dann würden die unteren Beamten folgen.

Der Unterausschuß für die Häfen des außerparlamentarischen Untersuchungsausschusses hat von Mitte September bis Anfang Oktober Cherbourg, Brest und Toulon besucht und dort einige Tage lang die Verhältnisse der Marine studiert. Die Marinepräfekten und Geschwaderchefs waren vorher nach Paris ins Marineministerium befohlen worden und hatten dort Anweisungen für den Empfang des Unterausschusses erhalten. Daß unter diesen Umständen die Ergebnisse der Untersuchung, obwohl die ausgesprochensten Gegner Pelletans gerade diesem Unterausschusse angehören, nicht sonderlich groß gewesen sein können, liegt auf der Hand. Es dürfte an sich schon nicht richtig sein, Offiziere, deren ganze Zukunft von dem Marineminister abhängt, in die schwierige Lage zu bringen, Aussagen zu machen, die gegen dessen Amtsführung verwendet werden können und die sich gegen sie selbst kehren, wenn der Minister trotzdem im Amte bleibt, wie es bei der innerpolitischen Lage mehr als wahrscheinlich ist.

Die vorgeladenen Marinepräfekten und Geschwaderchefs haben im allgemeinen an den bestehenden Zuständen nichts auszusetzen gefunden. Nur der Chef des Nordgeschwaders hat über das Nachlassen der Disziplin geklagt.

Die Schiffe in Reserve befinden sich nach diesen Aussagen im besten Stande, ihre Besatzungen weisen namentlich an Mannschaften mit Sonderausbildung Lücken auf, das sei aber ein altgewohnter Zustand, der die schleunige Indienststellung von beispielsweise vier Transportschiffen für den Postdienst während des Marseiller Ausstandes in keiner Weise behindert habe und auch bei einer Mobilmachung nicht ins Gewicht falle.

Die Chefs der Stäbe und die Majors-généraux haben sich weniger zurückhaltend betreffs des Nachlassens der Manneszucht geäußert, allerdings mit der Einschränkung, daß dieser Übelstand sich schon seit mehreren Jahren bemerklich mache.

Der Chef der Reservedivision des Mittelmeergeschwaders hat sich über die ungleiche Zusammensetzung seines Geschwaders beklagt, ferner über das langsame Aufrücken der Seeoffiziere — es gäbe Kapitänleutnants, die 18 Jahre im Dienstgrade seien — und die schlechtere Stellung im Gehalt gegenüber den Hauptleuten.

Die Küstenverteidigung wurde von den Mitgliedern des Unterausschusses auch mit sachverständigem Auge geprüft und sie fanden, daß die Werke mit sehr verschiedenartigen Kalibern und Jahrgängen von Geschützen bestückt seien, daß die Werke der Zahl und Anlage nach aber zur Verteidigung der Häfen im allgemeinen genügten.

Auch die wegen der bekannten „Sully"-Angelegenheit zur Disposition gestellten Flagg- und Stabsoffiziere wurden von dem Ausschusse verhört.

Unverhüllt ist der zuchtlose Zustand der Werftarbeiter zugegeben, der in Toulon beispielsweise so weit geht, daß einzelne Meister, Vorarbeiter durch besondere Ausgänge nach Arbeitsschluß entlassen werden mußten, um sie vor Racheakten mit ihren Anordnungen unzufriedener Arbeiter zu schützen. Ein Rückgang des Arbeitserträgnisses durch Einführung des 8stündigen Arbeitstages und Fortfall der Akkordarbeit wurde zweifellos festgestellt, obwohl die auch vernommenen Arbeiterführer dies den Mißgriffen und Irrtümern der bauleitenden Ingenieure zuschrieben.

Inzwischen ist das mit der Berichterstattung über die Verhältnisse in Indochina dorthin in Begleitung eines Seeoffiziers entsandte Mitglied auch zurückgekehrt und am 22. Oktober sollte der Gesamtausschuß in Paris zu einer Sitzung zusammentreten, in der der gemaßregelte frühere Marinepräfekt von Toulon, Vizeadmiral Bienaimé, verhört werden soll. Jedes Mitglied erwarten dort die 600 bis 700 Druckseiten umfassenden Berichte über die Sitzungen der Gesamt- und der Unterausschüsse. Die Wahl des Hauptberichterstatters soll gleichzeitig vorgenommen werden.

Digitized by Google

Über die Übungen des Nordgeschwaders mit den Unterseebooten vor Cherbourg ist fast gar nichts in die Öffentlichkeit gedrungen. Der Minister hat an ihnen nicht teilgenommen und es dürfte daher die Bestätigung einer Nachricht, nach der er sich für den Bau reiner Unterseeboote entschieden habe, um so mehr abzuwarten sein, als er nach einer andern Nachricht ein großes Tauchboot in Bau gegeben haben soll. Die Boote, die zu den Tauchversuchen ausersehen sind, sind im Ausbau noch nicht so weit vorgeschritten, daß das Vergleichstauchen schon hätte vorgenommen werden können.

— Organisation. Das bereits im Oktoberheft (S. 1149) festgestellte Zurückstehen der seemännischen Officiers Mariniers gegenüber den Maschinisten bei der Bewerbung um Zulassung zur Offizieranwärterschule hat dem Minister Anlaß gegeben, unterm 12. Oktober d. Js. zu verfügen, daß Obermatrosen von sehr guter Führung, die nach dem Urteile der Vorgesetzten zur Seeoffizierlaufbahn geeignet sind, nach 5jähriger Dienstzeit, wovon 1 Jahr im Dienstgrade an Bord zugebracht sein muß, zur Eintrittsprüfung zugelassen werden dürfen. Um solchen hervorragenden Leuten die Vorbereitung zu erleichtern und den Eifer anzuspornen, soll an Bord ein Seeoffizier mit dem Unterricht betraut werden. Die in der Prüfung Bestandenen werden am 1. Oktober zu Maaten befördert, zur Schule kommandiert und als Eingeschiffte geführt, so daß sie gleich nach bestandener Abgangsprüfung zum Offizieranwärter (Oberdeckoffizier) befördert werden können.

Tatsächlich wird diesen Leuten also 1 Jahr Fahrzeit geschenkt, eine vielsagende Bevorzugung, die ganz den demokratisierenden Neigungen des Ministers entspricht. Aber noch nicht genug damit, soll die Beförderung auch am 1. Oktober erfolgen und für die früheren, nach diesem Datum Beförderten auf den 1. Oktober zurückdatiert werden, damit die Offiziersanwärter nach 2jähriger Seefahrzeit zwischen den von der polytechnischen Schule kommenden Unterleutnants zur See und den früheren Seekadetten eingeschaltet werden können, also ständig den aus der Marineschule hervorgehenden Seeoffizieren vorrangieren, was die Verfügung durch das Lebensalter der Offizieranwärter begründet. Dies beträgt bei denen vom Maschinenpersonal jetzt durchschnittlich 24 Jahre, beim seemännischen 30 Jahre, wird aber durch die frühere Zulassung zur Offizieranwärterschule wesentlich sinken.

In Zukunft können diejenigen Linienschiffskapitäne, die schon 2 Jahre im Dienstgrade Kommandanten waren, bei einem weiteren Kommando als Kommandant, das bestimmungsmäßig über 1 Jahr dauert, bereits nach 1 Jahre abgelöst werden, damit möglichst allen Linienschiffskapitänen die Erlangung der 3jährigen Fahrzeit als Kommandant für die Beförderung zum Kontreadmiral ermöglicht wird.

Durch ministerielle Verfügung vom 7. September ist eine neue Dienstanweisung für die Artillerieschule in Kraft getreten. Auf den in Toulon beheimateten Artillerieschulschiffen werden ausgebildet: Oberleutnants zur See und Kapitänleutnants als Artillerieoffiziere (officier canonnier), Kanoniere (marin canonnier, breveté et auxiliaire), Veteranenkanoniere (canonnier vétéran), d. h. Maate, Obermatrosen und Kanoniere mit Befähigungszeugnis im Wiederholungslehrgang, Zugführer (chef de section), Richtkanoniere (pointeur). Die Dienstanweisung enthält die näheren Bestimmungen über den Lehrgang, die Schießübungen und Prüfungen. Es finden jährlich drei Lehrgänge viermonatiger Dauer statt, sie beginnen am 1. März, 1. Juli, 1. November.

Eine andere Verfügung vom 19. September regelt die Aufbewahrung, Verwaltung, Unterhaltung der Munition und des Geschützmaterials der Marine in den Kolonien und Stützpunkten. Diese fällt ebenso wie alle Munitionsarbeiten und Ausbesserungen an den Geschützen und Zubehör der Kolonialartillerie zu; die Bestände der Marine werden aber von denen der Kolonialarmee gesondert verwaltet, und der Kommandant der Marine hat das Recht, sich jederzeit von dem Zustande der Munition und des Materials zu überzeugen. Es lagern:

1. Gefechts- und Übungsmunition zur Ergänzung der Bestände der Seestreitkräfte;

Digitized by Google

2. Material und Munition für die kriegsmäßige Ausrüstung der als Hilfskreuzer bestimmten Postdampfer;
3. desgleichen für die auf Reisen befindlichen Kriegsschiffe herausgesandte;
4. desgleichen von solchen Schiffen niedergelegte;
5. Material außer Dienst gestellter oder in Reserve befindlicher Schiffe in den Kolonien;
6. Material, Ersatzstücke, Munitionsbestandteile, Untersuchungsinstrumente, Werkzeug u. dgl. zur Ausbesserung und Instandhaltung des Materials und der Munition der Marine.

Die Kommandierung der Seeoffiziere zum Generalstab der Marine soll wie bisher 2 Jahre betragen, jedoch dürfen die Offiziere ein oder mehrere Male für 2 Jahre in dem Kommando belassen werden. Die Kommandierungen müssen so eingerichtet werden, daß nie gleichzeitig alle Offiziere einer Abteilung wechseln.

Folgende Kommandos sind in Zukunft von anderthalbjähriger Dauer: auf Torpedobooten in der Heimat und im Mittelmeer, und bei der beweglichen Verteidigung für Kapitänleutnants und Oberleutnants zur See.

— Uniform. Durch präsidentielles Dekret vom 16. September sind den Adjudants principaux und den Pilotes majors die Schärpe und der Hut zur Paradeuniform verliehen worden.

— Die fertige Flotte. Das Nordgeschwader ist am 17. September in Brest in See gegangen, hat über Nacht vor Morlaix geankert und ist am folgenden Tage nach Cherbourg weitergegangen, wo es den Hafeneingang gegen die Unterseeboote gewinnen mußte. Nach weiteren Übungen mit den Unterseebooten am 20. September ist das Geschwader nach Brest gegangen und hat dort am 1. Oktober die Besatzungen vermindert. „Amiral Tréhouart" ist nach Cherbourg zum Überwintern gegangen.

Das Mittelmeergeschwader soll im Oktober vor Toulon bleiben, um den Vorstellungen der Handelstreibenden Toulons gerecht zu werden, aber von Dienstag morgen bis Freitag abend in See gehen.

Torpedobootsjäger „Mousqueton" ist am 19. September zum Geschwader getreten.

Die Panzerkanonenboote „Phlégéton", „Fusée", „Mitraille" sind Anfang Oktober von Toulon in Biserta angelangt.

— Unterseeboote. Kontreadmiral Philibert hat in Cherbourg die Unterseebootsstation besichtigt, ist dann mit neun Unterseeboten in See gegangen und hat ein Versuchstauchen zwischen neuen Unterseeboten und Tauchbooten vornehmen lassen. „Bonite" hat die ersten Tauchversuche erfolgreich erledigt.

Von den Übungen der Unterseeboote gegen das Nordgeschwader bei Cherbourg verlautet, daß es sich einmal darum handelte, die Hafeneinfahrten gegen das Einlaufen der Kreuzer zu schützen, und daß dies gelungen sei; jeder die Einfahrt durchfahrende Kreuzer wurde durch Torpedoschüsse getroffen. Das andere Mal lag das Geschwader abgeblendet auf der Reede, die Dampfbeiboote mit photoelektrischen Apparaten umgaben es mit einem Schutzgürtel, die Unterwasserboote griffen von See her an und sollten ungesehen diesen beleuchteten Gürtel durchbrechen. Über das Ergebnis verlautet nichts. Die Verwendung der Unterseeboote zu nächtlichen Angriffen ist neu.

Tauchboot „Aigrette" hat mit seinen Akkumulatoren bei 174 indizierten Pferdestärken an der Oberfläche 8,5 Seemeilen, bei 147 indizierten Pferdestärken untergetaucht 6,1 Seemeilen Geschwindigkeit erreicht, zum Tauchen wurden 4 Minuten Zeit erfordert.

Es sollen zwei Tauchboote nach Plänen des Ingenieurs Laubeuf in Bau gegeben werden, die über Wasser 350 Tonnen, unter Wasser 480 Tonnen verdrängen sollen.

— Die Flotte im Bau. Die Fortsetzung der Probefahrten des Panzerkreuzers „Léon Gambetta" wird erst im Januar 1905 erfolgen, da die Umänderung seiner Türme, die teilweise entfernt sind, so lange Zeit in Anspruch nehmen wird.

Digitized by Google

Wie es scheint, geht man in Frankreich mit einer Nachahmung der englischen Scouts um; nach „Armée et Marine“ werden zur Zeit die Pläne eines 3000 Tonnen-Kreuzers von 26 Seemeilen Geschwindigkeit in der Konstruktionsabteilung des Marineministeriums erwogen. Die Armierung dieses neuen Typs soll aus zwei 10 cm- und zehn 6,5 cm-Geschützen bestehen. Über die sonstigen Konstruktionsdaten verlautet noch nichts.

Der Minister hat den Bau von 48 Torpedobooten vergeben.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Dupetit Thouars“, dessen Bauauftrag im Jahre 1897 erfolgte, ist jetzt endlich so weit, daß er die ersten Maschinenproben auf der Stelle gemacht hat und zu den Vorproben in freier Fahrt übergegangen ist, die zum ersten Male nach den neuen Probefahrtsbestimmungen gemacht werden.

Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc“, der bekanntlich, trotzdem er bei den Probefahrten die verlangte Geschwindigkeit nicht erreicht hatte, eine Zeitlang in Dienst war und dann zur Ausführung von Arbeiten am Schiffskörper außer Dienst gestellt wurde, ist am 3. Oktober zu Probefahrten in Dienst gestellt worden.

— Stapelläufe. Am 19. September in St. Malo ein zerlegbares kleines Unterseeboot, das in St. Servan erprobt werden soll. Am 27. September in Rochefort Unterseeboot „Ourfin“ (Typ „Naïade“). Am 12. Oktober Unterwasserboot „Aloſe“.

— Streichungen aus der Schiffsliste: Küstenpanzer „Friedland“ und Kreuzerlinienschiff „Duguesclin“.

— Sonstiges. Demnächst werden die ersten amtlichen Funkspruchstellen an der französischen Küste eröffnet werden, auf Ouessant und in Porquerolles. Von der ersteren Stelle soll man 200 km weit sprechen können.

— Die Kauffahrtei. Der Ausstand der Seeleute in Marseille ist endlich am 14. Oktober beendet worden durch Annahme neuer Bestimmungen über den Dienst an Bord, die Überstundenarbeit u. dgl. unter voller Wahrung der Autorität der Schiffsführer.

— Marineliteratur. In „Armée et Marine“ tritt Lorsay für die Erhaltung St. Servans als Stützpunkt der beweglichen Verteidigung an Stelle des im Ausbau begriffenen „Lézardrieux ein, indem er namentlich strategische Gründe dafür geltend macht.

Derselbe Verfasser sieht eine Fusion des Tauch- und Unterwasserbootes mit der Vergrößerung der Wasserverdrängung der Unterseeboote herbeigeführt.

In „Le Yacht“ unterzieht L. V. die heutige Zusammensetzung des heimischen Geschwaders einem Vergleich mit der im Jahre 1898 anläßlich des Faschoda-Falles ins Leben gerufenen und findet, daß das Mittelmeergeschwader sich verschlechtert, das Nordgeschwader sich verbessert hat. Das erstere stehe überdem dem von 1898 in der Ausbildung nach infolge ungenügender Munitionsbewilligung für Schießübungen und Fortfall der Flottenübungen; gegenüber dem englischen Mittelmeergeschwader sei das Schiffsmaterial, mit Ausnahme des „Suffren“, ganz ins Hintertreffen geraten.

Rußland. Das neu gebildete zweite pazifische Geschwader hat unter dem Befehl des Vizeadmirals und Generaladjutanten Rostjestvenski die Ausreise nach Ostasien von Libau am 17. Oktober angetreten. Das Geschwader besteht aus den Linienschiffen „Knjäs Ssuworoff“ (Flaggschiff), „Ossljabja“, „Arjol“, „Imperator Alexandr III.“, „Borodino“, „Navarin“ und „Sissoi Weliki“, den Panzerkreuzern „Dmitri Donskoi“ und „Admiral Nachimoff“, dem großen Kreuzer „Aurora“, den kleinen Kreuzern

„Swetlana", „Almas", „Semtschug" und „Jsumrud" sowie aus sieben großen Torpedobooten. Der große Kreuzer „Oleg", der bei Abfahrt des Geschwaders aus Kronstadt auf Grund geriet, folgt jetzt dem schon im Skagerrack befindlichen Geschwader.

Was die Gefechtskraft anbelangt, so stellen die Linienschiffe des zweiten Geschwaders eine Kampfkraft dar, die den japanischen Linienschiffen gewachsen ist. Dem russischen Geschwader mangelt es aber an Aufklärungsschiffen, die genügende Stärke in sich tragen, um den Aufklärungs- und Sicherungsdienst mit Aussicht auf Erfolg auszuüben. Hierin sind die Japaner unbestritten überlegen, was für ihre Seekriegführung von Wichtigkeit ist.

Welchen Weg das russische Geschwader einschlagen wird, ist noch nicht bekannt. Die ungeheure Entfernung von Libau nach Ostasien macht es naturgemäß äußerst schwierig, einen so vielseitigen Bedingungen unterworfenen Apparat, wie es ein großes Geschwader immer ist, in Gefechtsbereitschaft bis zum Endpunkt der Reise — also auf den Kampfplatz — zu bringen. Wegen der gänzlich fehlenden Zwischenpunkte auf der Reiseroute war man genötigt, dem Geschwader nicht nur von Anfang an einen großen Troß an Kohlen-, Wasser-, Werkstatt- und Hospitalschiffen mitzugeben, sondern auch an verschiedenen Punkten längs der Reisestraße Kohlendampfer bereitzustellen. Man ersieht bei Betrachtung der vielen, aus Entfernung, Jahreszeit und Kriegslage entspringenden Schwierigkeiten, daß die dem Geschwaderchef zuteil gewordene Aufgabe, das Geschwader gefechtsbereit auf das Kriegstheater zu führen, nicht leicht ist. Schon der Anfang der Reise hat zu einem Ereignis geführt, das möglicherweise deren Fortsetzung in Frage stellen kann. In der Nacht vom 22. zum 23. Oktober haben die Russen an der Doggerbank beim Zusammentreffen mit einer englischen Fischerflottille auf diese gefeuert, angeblich, weil sie feindliche Torpedoboote entdeckten. Hierbei sind mehrere englische Fischer ums Leben gekommen, eine Anzahl verwundet und mehrere Fahrzeuge vernichtet oder beschädigt worden.

— Manöver. Im Schwarzen Meere begannen Anfang Oktober gemeinsame Manöver der Marine und Armee. Es nahmen teil: das praktische Geschwader des Schwarzen Meeres in Stärke von ungefähr 40 Schiffen und Fahrzeugen, unter dem Befehl des Vizeadmirals und Oberstkommandierenden der Schwarzen Meer-Flotte Tschuchnin, die 13. Infanterie-Division, verstärkt durch Feld- und Gebirgsartillerie sowie Kavallerie, unter dem Befehl des kommandierenden Generals Baron Kaulbars aus Odessa.

Die Manöver begannen mit einer durch die Flotte gedeckten Landungsübung der Armeetruppen bei Jalta. Die Überführung der Truppen von Sjewastopol nach Jalta erfolgte auf den zur Schwarzen Meer-Flotte gehörigen Transportschiffen und einem aus Odessa herangezogenen Dampfer der russischen Schwarze Meer-Dampfergesellschaft. In einem am Schlusse des Manövers erlassenen Tagesbefehl sprach sich Vizeadmiral Tschuchnin eingehend über die wenig befriedigenden Leistungen der Flotte aus und tadelte vor allem den Mangel an Selbständigkeit und Initiative und den unkriegerischen Geist des Personals sowie ihre ungenügende Fertigkeit in der Handhabung des Materials.

— Material. Anfang Oktober lief in Riga auf der Werft von Lange das erste der Schiffe von Stapel, die von den neuerdings gebildeten russischen Flottenvereinen bestellt sind. Soviel bekannt, ist der Hauptbesitzer der ursprünglich kleinen Werft von Lange seit Anfang dieses Jahres der Großfürst Alexander Michailowitsch, Chef der Verwaltung der russischen Handelsschiffahrt und Vorsitzender des Flottenvereins. Seitdem soll die Werft mit Hilfe des Stettiner Vulcan bedeutend erweitert sein und erklärt sich auch die Übertragung des Baues der genannten Schiffe an diese Firma.

Durch Ukas vom 19. September d. J. sind aus der Liste der Kriegsfahrzeuge die folgenden kriegsunbrauchbar gewordenen Schiffe gestrichen worden: großer Kreuzer „Rurik", Torpedofahrzeuge „Leutnant Burakoff" und „Burnü", Kanonenboot „Siwutsch".

Digitized by Google

Am 30. September wollte das Linienschiff „Orel“ (Arjol“) zwecks Vereinigung mit dem zweiten pazifischen Geschwader im Schlepp eines Dampfers von St. Petersburg kommend, die Reede von Kronstadt aufsuchen. Infolge niedrigen Wasserstandes geriet das Schiff auf Grund, welcher Unfall jedoch infolge der nur sehr geringen Geschwindigkeit ohne ernste Folgen blieb.

Ein Tagesbefehl des Chefs des Hauptmarinestabes tadelt in schärfster Weise unter Namennennung mehrerer Kommandanten den Mangel an Initiative zu kräftiger Hilfeleistung, wobei eine Belehrung über die in solchem Falle nötigen, aber nicht erfüllten seemännischen Pflichten beigefügt ist.

Nach Auslaufen der baltischen Flotte (des zweiten pazifischen Geschwaders) ist in Libau ein neuer schwimmender Verband zur Verteidigung der Küsten gebildet worden, bestehend aus den Linienschiffen „Imperator Nicolaus I.“ (Flaggschiff), Küstenpanzerschiffe „Admiral „Tschitschagoff“, „Admiral Spiridoff“, Torpedofahrzeuge „Prütki“, „Pülkü“, „Protschnü“, „Rjdnü“. Den Befehl führt Kontreadmiral Iretzkoi.

Schulschiff „Rynda“ wird einer Grundreparatur unterzogen, der ersten nach einer 19jährigen Indiensthaltung.

Die russische Regierung soll mit den Chantiers de la Méditerranée und der Firma Normand in Toulon einen Kontrakt vereinbart haben betreffs Neubaues von elf Torpedobootszerstörern. Zwei sollen in Havre, drei in la Seyne, vier bei Normand gebaut werden und in 15 Monaten fertig sein. Es sollen Verhandlungen über den Bau weiterer Torpedoboote und vier Kreuzer des „Bajan“-Typs schweben. Wie die französische Regierung sich zu der Frage der Ablieferung bei Fortdauer des Krieges stellen wird, bleibt abzuwarten.

— Verschiedenes. Es mehren sich wieder nach längerer Pause die Stimmen für Schaffung eines Kanals Schwarzes Meer—Ostsee und man hofft auf eine nicht zu fernliegende Verwirklichung des Planes. Der Kanal soll von Cherson nach Riga führen und Schiffen eine Geschwindigkeit von 15 km Tag und Nacht gestatten. Die Fahrtdauer würde danach 12 Tage betragen. Die Baukosten werden auf 350 Millionen Rubel = 750 Millionen Mark geschätzt.

— Die Baikal-Umgehungsbahn ist fertiggestellt und dem Betrieb übergeben worden. Die Gesamtlänge beträgt 243 Werst (ungefähr 300 km). Sie beginnt bei der Station Irkutsk und verläuft zunächst längs dem felsigen Ufer des Baikalsees, wobei zahlreiche natürliche Hindernisse durch Tunnels, Brücken, Viadukte überwunden werden mußten. Allein auf diesem westlichen Teil der Bahn befinden sich 33 Tunnels, welche durch die Heraussprengung von etwa 2 Millionen Kubikmetern Fels hergestellt worden sind. Der Oberbau ist 5 m breit. Die Gesamtkosten belaufen sich auf $53^1/_2$ Millionen Rubel = etwa 117 Millionen Mark, was pro Kilometer ungefähr 220000 Rubel = 460000 Mark ausmacht.

⚜

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Während die Vorbereitungen für die Präsidentenwahl das öffentliche Interesse fast gänzlich absorbieren, geht die Marine in ihrer Entwicklung ruhig und stetig weiter. Die Stapelläufe neuer Schiffe mehren sich und geben der Marine eine Gewähr dafür, daß ihre Vergrößerung und Erneuerung in dem gewünschten Tempo erfolgen wird. Allerdings wachsen dabei auch die Sorgen hinsichtlich der Besetzung der neuen Schiffe, besonders mit Offizieren, und auch die Besetzung der höheren Führerstellen verursacht insofern Verlegenheiten, als das bisherige System zur Folge hat, daß die Geschwaderchefs usw. nur verhältnismäßig kurze Zeit in ihrer Stellung bleiben können, bis sie wegen Erreichung der Altersgrenze abgehen müssen. Dieser Fall tritt in der Regel gerade dann ein, wenn der betreffende Admiral

Digitized by Google

sich voll eingearbeitet hat, so daß weder er selbst noch die Flotte die Früchte seiner Tätigkeit genießen kann und seine Geschäftskenntnis und Erfahrung dem Ganzen zum großen Teil verloren gehen. Wie diesem Übel zu steuern ist, ist bei den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen schwer zu entscheiden: doch erhofft man auch in dieser Beziehung, wie überhaupt für die Entwicklung der Marine, vieles von dem neuen Marinesekretär. Von diesem wurde anfangs gesagt, er werde nur bis zum Ablaufe der gegenwärtigen Amtsperiode des Präsidenten auf seinem Posten verbleiben. Nachdem jetzt indessen die Wiederwahl Roosevelts als sicher angenommen wird, soll Mr. Morton seinen Entschluß ausgesprochen haben, auch weiter im Amte zu bleiben.

Er soll bereits energisch in den Geschäftsbetrieb des Marinedepartements eingegriffen und eine erhebliche Portion von „red tape“ beseitigt haben. Sehr kommt ihm zustatten, daß er in hohem Grade ein „business man“ sein soll, und seine auffallend frische und stattliche Erscheinung (die Zeitungen erwähnen, er sei 6 Fuß $1^1/_2$ Zoll hoch und wiege 200 Pfund) macht in der Öffentlichkeit keinen geringen Eindruck. Dabei soll er ein ausdauernder Arbeiter, „a hog for work“, sein, dem es nicht darauf ankommt, schon in früher Morgenstunde auf dem Bureau zu erscheinen und bis 6 Uhr abends zu arbeiten. Vor allen Dingen ist er aber ein entschiedener Anhänger der Marinepolitik des Präsidenten und hat sich dadurch schon die Sympathie und das Vertrauen der Marine erworben. Auch soll er der Schaffung eines Admiralstabes durchaus geneigt sein, so daß man eine baldige Lösung dieser vielumstrittenen Frage jetzt erwarten darf.

Als einziges Ereignis von besonderem Interesse ist die Entdeckung der Machenschaften zu verzeichnen, welche auf eine Verzögerung des Stapellaufes des Linienschiffes „Connecticut“ bezw. auf eine Beschädigung dieses Schiffes abzielten. Nach den hierüber jetzt vorliegenden amtlichen Berichten hat sich folgendes ergeben: Am 31. März d. Js. wurden in Spant $58^1/_2$ 2 Niete entdeckt, welche durch Spant und Kielplatte in den Kielstapelklotz getrieben waren und 1 bezw. $^1/_2$ Zoll in letzteren hineingingen. Die Köpfe der Niete waren so kunstvoll abgeschoren und die Nietung war so technisch vollkommen ausgeführt, daß bei der Wasserdruckprobe der Abteilung keine Leckage zu bemerken gewesen wäre. Am 14. September wurde bei Untersuchung des Unterwasserteils der Helling durch den Taucher gefunden, daß ein $1^3/_8$ Zoll (35 mm) im Durchmesser haltender Bolzen in der Ablaufplanke saß und aus dieser 6 Zoll (152 mm) hervorragte. Dieser Bolzen, welcher bei einer früheren Untersuchung durch Taucher nicht vorhanden gewesen war, bildete ein Hindernis, welches beim Ablaufe eine schwere Beschädigung des Schiffes hätte hervorrufen oder den Ablauf überhaupt verhindern können. Obwohl nunmehr Maßnahmen zur strengsten Bewachung des Schiffes und für Erleuchtung der Baustelle bei Tag und bei Nacht getroffen wurde, und obgleich am 28. September, dem Tage vor dem Stapellaufe, bei einer nochmaligen genauen Untersuchung aller Abteilungen nichts Verdächtiges entdeckt worden war, worauf alle Mannlöcher geschlossen worden waren, zeigte sich nach dem Stapellaufe, daß Abteilung B88 (Reserve-Speisetank des Backbord hinteren Kesselraumes) Wasser machte. Die Untersuchung ergab, daß zwischen Spant 61 und 62 ein $^3/_4$ Zoll (19 mm) weites Loch in die Außenhaut gedrillt worden war und zwar so, daß es seiner Lage nach bei einer Besichtigung von außen nicht bemerkt werden konnte. Das Loch mußte also von innen gedrillt worden sein und zwar in böswilliger Absicht, da es für Arbeitszwecke gänzlich nutzlos gewesen wäre. Bei der Wasserdruckprobe war die Abteilung absolut dicht gewesen. — Da die Urheber dieser verbrecherischen Manipulationen nicht entdeckt worden sind, so befindet man sich über die Absichten, welche dabei vorgelegen haben könnten, völlig im Dunkeln, besonders insofern, als man nicht weiß, ob man lediglich niederträchtigerweise das Schiff hat beschädigen oder die Staatswerft, auf welcher es gebaut war, hat treffen wollen. Jedenfalls sieht sich aber das Marinedepartement veranlaßt, schärfere gesetzliche Bestimmungen, als sie zur Zeit bestehen, gegen die Beschädigungen staatlichen, zu Zwecken der nationalen Verteidigung bestimmten Eigentums herbeizuführen.

Digitized by Google

— Personal. 1. Für das Linienschiffsgeschwader der nordatlantischen Station ist jetzt in der Person des Kontreadmirals Davis ein zweiter Admiral (Divisionschef) ernannt worden.

2. Der Nachfolger des Admirals Barker im Kommando der nordatlantischen Station ist noch nicht bekannt: jedoch soll Kontreadmiral Evans die meiste Anwartschaft auf diesen Posten haben.

3. Nachfolger des am 8. November abgehenden Chefs des Schulgeschwaders, Kontreadmiral Wise, soll der Kapitän zur See Bradford werden, welcher vor der Beförderung zum Flaggoffizier steht.

4. An Stelle des abgegangenen Kontreadmirals Rodgers ist Kontreadmiral Coghlan Oberwerftdirektor zu New York geworden.

5. Für den abgegangenen Kontreadmiral Miller ist der Kapitän zur See Train, Chef der Philippinen-Division der ostasiatischen Flotte, Flaggoffizier geworden.

6. Der mittlerweile erschienene Bericht des Besichtigungsausschusses (Board of Visitors) der Marineakademie zu Annapolis spricht sich im ganzen sehr befriedigt aus über die Verhältnisse dieses Instituts: nur entspreche die körperliche Entwicklung und Ausbildung der Zöglinge vielfach nicht den Forderungen, welche man an die künftigen Offiziere stellen müsse. „Die Mängel, welche der Offizier in den Dienst mitbringe, würden sich mit der Zeit steigern und eine Verabschiedung gerade dann bedingen, wenn seine Dienste besonders wertvoll zu werden beginnen." Hier sei also Abhilfe dringend nötig und die Kommandierung eines besonders geeigneten und ausgebildeten Offiziers ausschließlich zu diesem Zwecke geboten. Ferner wird die gegenwärtige Herabsetzung des Unterrichtskursus auf $3^1/_2$ Jahre beklagt und die sofortige Wiederherstellung des 4jährigen Kursus gefordert. Demnächst müsse aber eine Verlängerung des Kursus auf 5 Jahre unter entsprechender Herabsetzung des Eintrittsalters ins Auge gefaßt werden: das durchschnittliche Eintrittsalter sei jetzt wenigstens um 5 Jahre höher als in der britischen Marine. Nach Beendigung des 5jährigen Kursus soll dann die Beförderung zum Offizier erfolgen. Endlich wird gewünscht, daß alles Ausbildungsmaterial einschließlich Fahrzeuge, Geschütze usw. ausschließlich neuesten Modells sein müsse. Zur Sicherstellung des Gesundheitszustandes der Zöglinge und gleichzeitig im wirtschaftlichen Interesse der Anstalt wird die Einrichtung einer eigenen Meierei gewünscht. Mit Bezug auf die Organisation des Ausschusses wird eine Kommandierung der Mitglieder auf 3 Jahre vorgeschlagen, so daß jährlich 4 Mitglieder neu zu kommandieren wären.

7. Der Kapitän zur See Schroeder, Chef der Office of Naval Intelligence, hat die Bildung von Schiffsbesichtigungskommissionen nach ausländischem Muster vorgeschlagen, um Verzögerungen bei der Verwendung von Handelsschiffen im Kriegsfalle auszuschließen. Es wird dabei besonders auf die Erfolge der Japaner in diesem Dienstzweige hingewiesen.

8. Der Besatzungsetat der neuen Scouts ist auf 378 Köpfe bemessen worden.

— Geschwadertätigkeit. 1. Das Linienschiffsgeschwader der nordatlantischen Flotte (auch home fleet genannt) ist jetzt durch den Eintritt der „Kentucky" auf acht Schiffe gebracht worden und hat, wie bereits erwähnt, einen zweiten Admiral erhalten, welcher seine Flagge auf der „Alabama" gehißt hat. Dem Geschwader sind ferner die Tender „Mayflower" und „Scorpion" zugeteilt. Die Schiffe befinden sich nach Beendigung der Schießübung zur Zeit zu Überholungsarbeiten auf den Werften. Die Reparaturkosten werden pro Linienschiff auf 20 000 bis 50 000 Dollars veranschlagt.

Das karaibische Geschwader besteht nach Eintritt des Kreuzers „Tacoma" aus sieben Schiffen.

Dem Küstengeschwader, dessen Schiffe sich gleichfalls auf den Werften befinden, ist die aus sieben Torpedobootszerstörern bestehende zweite Torpedoflottille zugeteilt worden.

Digitized by Google

Endlich gehören zur nordatlantischen Flotte jetzt sieben Troßschiffe, nämlich das Vorratsschiff „Culgoa" und sechs Kohlendampfer, von welchen zwei aktive Besatzung haben (ebenso die „Culgoa").

2. Das südatlantische Geschwader ist an der Ostküste Südamerikas eingetroffen.

3. Das europäische Geschwader befand sich nach den letzten Nachrichten in Gravesend, sollte jedoch zur Abhaltung der Schießübungen nach der Bay von Abukir gehen.

4. Das pazifische Geschwader befand sich zu Schießübungen in der Magdalena-Bay.

5. An der Dislokation der asiatischen Flotte hat sich nichts geändert. Der Flottenchef soll jedoch in einem vertraulichen Berichte eine erhebliche Verstärkung der Flotte durch Linienschiffe und Kreuzer beantragt und auch die Zuteilung einer Torpedobootsflotille gewünscht haben. Zunächst ist bereits das neue Linienschiff „Ohio" für Ostasien in Dienst gestellt worden. Auch soll die Verstärkung des Kreuzergeschwaders durch die neuen Kreuzer „Tacoma", „Chattanooga" (bereits zu Probefahrten in Dienst gestellt) und „Galveston" geplant sein. Als Flaggschiff soll demnächst nach Fertigstellung ein Panzerkreuzer („Colorado" oder „West Virginia") folgen.

6. Endlich soll die Bildung einer Panzerkreuzerdivision für die nordatlantische Flotte demnächst erfolgen, bestehend aus „Colorado" (oder „West Virginia"), „Maryland", „Pennsylvania" und „California". Es wird angenommen, daß hiervon „Colorado" im Juni, „West Virginia" im Juli und „Maryland" im September nächsten Jahres zur Indienststellung gelangen werden, während „Pennsylvania" und „California" noch weiter zurück sind.

— Wintermanöver. Bestimmungen für die Manöver sind noch nicht bekannt geworden. Es wird jedoch angenommen, daß die Reparaturen der Schiffe sich bis in die zweite Dezemberhälfte hineinziehen werden. Die Flotte wird dann zunächst in der ersten Januarhälfte nächsten Jahres zu Hampton Roads von dem Marinesekretär und Admiral Dewey besichtigt werden und darauf nach Guantanamo gehen. Art und Ausdehnung der Manöver wird von der politischen Lage in Mittel- und Südamerika abhängen. Falls es zu einem strategischen Manöver kommt, soll die Verteidigung des Panamakanals einbezogen werden.

— Artillerie, Schießübungen usw. 1. Die Schießübungen des Linienschiffsgeschwaders der nordatlantischen Flotte sollen wieder besonders erfolgreich gewesen sein. Nach den bisherigen Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges wurde das Hauptgewicht auf Nacht- und Fernschießen gelegt. Bei dem Nachtschießen waren die Scheiben etwa 1 Seemeile (1800 m) entfernt und es wird besonders gemeldet, daß die „Kearsarge" mit 20,3 cm-Geschützen bis 10 Knoten Fahrt mit neun Schüssen acht Treffer erzielte. Obwohl die Durchblasevorrichtungen (blowers) im ganzen gut funktionierten, kam doch auf der „Kearsarge" ein blow back vor: in einem zweiten Falle wurde nach dem Schusse im Ladungsraum brennendes Kartuschbeutelzeug gefunden.

2. Nach Zeitungsmeldungen wird in der Marine-Geschützfabrik zu Washington ein neues 45 Kaliber langes 30,5 cm-Geschütz gebaut, welches den bisherigen Geschützen gleichen Kalibers der „Maine"-Klasse erheblich überlegen sein soll. Das Geschoß soll eine Anfangsgeschwindigkeit von 914 m gegenüber 853 m des früheren Geschützes erhalten. Die Kosten des Rohres sollen 40 000 Dollars, die der Lafettierung 30 000 Dollars und die eines Schusses mit Panzergranate 455 Dollars betragen. Dafür soll aber auch das Gewicht der neuen Waffe ebenso groß sein wie das des vorhandenen 35 cm-Geschützes.

— Torpedowesen. Wie bereits früher mitgeteilt, soll das alte Dynamitkanonenboot „Vesuvius" zu einem Torpedoübungsfahrzeug umgebaut werden. Die Arbeit wird auf der Staatswerft New York ausgeführt und soll 1 bis $1\frac{1}{2}$ Jahre in Anspruch nehmen. Nunmehr soll auch der kleine Kreuzer „Montgomery" zu einem Torpedo-

Digitized by Google

versuchsfahrzeug umgeändert werden. Man erkennt daraus wiederum die wachsende Bedeutung, welche man jetzt der Torpedowaffe beilegt.

— Unterwasserboote. 1. Das Unterwasserboot „Shark" hatte abermals zwei erfolgreiche Angriffe zu verzeichnen und zwar je einen Tag- bezw. Nachtangriff. Diese waren gegen die Schulschiffe „Minneapolis", „Columbia" und „Prairie" gerichtet und in beiden Fällen die „Columbia" das Opfer. Das Unterwasserboot hatte zunächst zur Angriffsstelle 65 Seemeilen zurückzulegen, tauchte dann, als die „Columbia" in Sicht kam, unter und erschien, obwohl angestrengte Aufmerksamkeit auf den Angreifer gerichtet wurde, unerwartet etwa 45 m vom Ziel auf der Oberfläche. Der Nachtangriff gelang in gleicher Weise mit Hilfe des Periskops. Der „Shark" tauchte plötzlich etwa 110 m von der „Columbia" auf, obwohl die Scheinwerfer in Gebrauch und Wachboote ausgesetzt waren.

2. Dasselbe Fahrzeug ist mit einem Apparate versehen worden, welcher Schallsignale unter Wasser aufnimmt und vermittelt. Es soll damit gelungen sein, eine Verständigung zwischen Unterwasserbooten, sowie zwischen solchen und anderen Schiffen bezw. mit Landstationen herzustellen, wobei Wassertiefe und Druck gleichgültig sein sollen. Auf dem „Shark" wurde vermittels des Apparates Position und Kurs des Torpedoboots „Stiletto", welches über 1 Seemeile entfernt war, lediglich nach dem Schlag der Schrauben des Topedoboots festgestellt. Die Übertragung der Unterwassersignale soll durch Schallwellen erfolgen, welche durch die Schiffswand hindurch den Aufnahmeapparat in Schwingung setzen und hier ein Mikrophon anregen. Man beabsichtigt, das Spezialschiff „Peoria" mit einem solchen Apparate zu versehen und ausgedehnte Versuche anzustellen.

— Funkentelegraphie. 1. Bis jetzt hat das System Slaby-Arco in der Marine noch die meisten Anhänger und die größte Verbreitung. Neuerdings soll aber auch das System Fessenden erheblich verbessert worden sein.

2. Das Bureau of Equipment hat zu den 22 bereits vorhandenen Funkspruchstationen an den amerikanischen Küsten weitere 60 gefordert, welche zum Teil in den auswärtigen Besitzungen, nämlich in den Philippinen, auf Hawai, Tutuila, Guam, Midway Island, den Aleuten, Alaska, Porto Rico und auf den kubanischen Stationen eingerichtet werden sollen.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Die auf das Baustadium der im Bau befindlichen Schiffe sich beziehenden Prozentzahlen der letzten Nummer dieser Zeitschrift, S. 1160, gelten für den 1. September.

2. Die Pläne für das neu bewilligte Linienschiff und die beiden Panzerkreuzer sollen jetzt vom Board on Construction fertiggestellt sein. Während die vorige Nummer bereits die Hauptdaten für das Linienschiff „New Hampshire" enthält, sind diejenigen der Panzerkreuzer „North Carolina" und „Montana" folgende: Länge 153 m, Breite 22,2 m, Probefahrtdeplacement 14 500 Tonnen, Tiefgang dabei höchstens 7,6 m. Die Armierung soll bestehen aus vier 25,3 cm-, sechzehn 15,2 cm-, zweiundzwanzig 7,6 cm-SK., zwölf 4,7 cm-SK., vier 3,7 cm-MK. und vier Maschinengewehren, sowie vier Unterwasser-Torpedorohren. Sie entspricht also, etwa mit Ausnahme der Torpedowaffe, derjenigen der „Tennessee"-Klasse. Auch die Panzerverteilung scheint annähernd die gleiche zu sein. Die Geschwindigkeit soll 22 Knoten betragen.

3. Das in voriger Nummer erwähnte Projekt eines neuen Linienschiffes mit zwölf Türmen für schwere Geschütze (davon vier 30,5 cm und keines unter 25,3 cm) ist vom General Board dem Marinedepartement empfohlen worden und soll jetzt im Konstruktionsbureau ausgearbeitet werden. Es wird als wahrscheinlich angenommen, daß dieser Typ dem Kongresse für Neubauten empfohlen werden wird.

4. Bei der James Reilly Repair and Supply Co. zu New York ist kürzlich der zweite mächtige Seebagger für die Marine abgelaufen. Das Fahrzeug,

Digitized by Google

welches zum Freihalten der Flußmündungen und des Hafens von Pensacola bestimmt ist, ist ein Saugbagger, welcher 1600 Tonnen Baggergut aufnehmen kann. Die beiden Zentrifugalpumpen werden von einer vertikalen Compoundmaschine von 700 Pferdestärken getrieben, während die Schiffsmaschine 1200 Pferdestärken stark ist. Die Füllung der Abteilungen soll in 45 Minuten erfolgen. Die Abmessungen des Fahrzeuges sind: Länge 61 m, Breite 12 m, Tiefe 7 m.

5. Ein eigenartiges Fahrzeug, welches für den Nordpolfahrer Peary zu Bangor (Maine) erbaut wird, verdient hier erwähnt zu werden. Das Schiff erhält eine Dreimastschooner-Takelage ohne Stengen mit beschränktem Segelareal, aber starke Maschinen. Die Abmessungen sind: Länge über Deck 54,9 m, in der Wasserlinie 50 m, Breite 10,7 m, Tiefe im Raum 5,2 m, Tiefgang 4,9 m, Bunkerinhalt 600 Tonnen. Der Boden wird doppelt beplankt, Bug und Heck werden besonders verstärkt und der Rumpf in der Wasserlinie durch halbzöllige, vorn und hinten durch einzöllige Stahlplatten geschützt. Der Vorsteven steigt in einem Winkel von etwa 45° auf, so daß das Schiff die entgegentretenden Eisschollen niederdrücken kann. Die Maschine, welche eine zweiflügelige Schraube treibt, soll 1000 Pferdestärken bei natürlichem und 1400 Pferdestärken bei künstlichem Zuge entwickeln. Deplacement 1300 Tonnen.

6. Das neue Linienschiff „Nebraska" ist am 7. Oktober bei Moron Brothers, Seattle, vom Stapel gelaufen.

— Werften, Docks usw. 1. Für den Bau des neuen Docks auf der New York-Werft betrug das niedrigste Gebot 673 000 Dollars. Die Kosten waren auf 1 Million Dollars veranschlagt.

2. In einer Zuschrift an das Army and Navy Journal wird die Errichtung der neuen Marinestation zu Olongapo an der Subig-Bay ein Mißgriff genannt. Abgesehen davon, daß für Olongapo 30 Millionen Dollars erforderlich wären, um alle Einrichtungen neu zu schaffen, welche in Cavite schon teilweise vorhanden waren, und daß dort weder Arbeitskräfte noch Unterkunftsräume für dieselben vorhanden seien, sei Olongapo auch von Manila zu weit entfernt, um dieses zu decken, und die Verbindung zwischen beiden Plätzen sei nur auf dem Wasserwege möglich, daher der Unterbrechung durch feindlichen Angriff wie durch Taifune ausgesetzt. Es müsse daher ohnehin eine besondere Verteidigung für Manila eingerichtet werden, welche gleichzeitig für Cavite ausreichen würde, wenn man die Marinestation dort errichtete.

3. Der Vorsitzende der Panamakanalkommission, Admiral Walker, soll ausgesprochen haben, daß an beiden Enden des Kanals innerhalb der an die Vereinigten Staaten abgetretenen Gebietszone zwei Freihäfen eingerichtet werden, zu Ancon am Stillen Ozean und zu Christobal unweit Colon. Der Widerspruch des Freistaates, welcher durch diese Einrichtung in seinen Zolleinnahmen erheblich beeinträchtigt werden würde, werde unberücksichtigt bleiben.

— Verschiedenes. 1. Der Präsident hat in einem geheimen Erlasse angeordnet, daß alle Geldforderungen für das nächste Etatjahr bis auf weiteres geheim gehalten werden sollen und Besprechungen hierüber zu unterbleiben hätten. Dieser Geheimerlaß soll indessen schon 5 Minuten, nachdem er von Oyster Bay abgesandt war, bekannt geworden sein. Man bringt ihn mit Wahlrücksichten in Zusammenhang und will wissen, daß die Etatforderungen für das nächste Jahr 110 Millionen Dollars übersteigen werden. Fernerhin soll angeordnet sein, daß die Jahresberichte des Departements und der Bureaus in Zukunft in geringerem Umfange, als bisher, in die Öffentlichkeit gelangen sollen.

2. Die Mittelmeerreise des Linienschiffsgeschwaders wird als ein großer Erfolg und als ein Markstein in der Geschichte der amerikanischen Marine bezeichnet, welche in der Lage gewesen sei, in jedem Schiffe und jedem Manne der Besatzungen ihre Überlegenheit über die Flotten der ganzen Welt zu beweisen und die Vorzüglichkeit der

Digitized by Google

amerikanischen Schiffskonstruktion wie die Überlegenheit ihrer Ausbildung vor Augen zu führen. Besonders hervorragend sei auch die Rückreise des Geschwaders gewesen, auf welcher die Schiffe mit unreinem Boden die Strecke vom Mittelmeer über den atlantischen Ozean in 10 Tagen mit 11 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit zurückgelegt und am Schlusse noch einen schweren Sturm bestanden hätten, welcher die Seefähigkeit der Schiffe wie das seemännische Geschick der Offiziere und Mannschaften auf eine harte Probe gestellt habe. Man ersieht aus diesen Beschreibungen, wie jenseits des atlantischen Ozeans kein Anlaß versäumt wird, um für die Flotte Stimmung zu machen. So wird auch berichtet, daß die Salutschüsse des südatlantischen Geschwaders bei dessen Ankunft von Liberia genügt hätten, um dort drohende Unruhen sofort zum Schweigen zu bringen und so wiederum einen Beweis von der Bedeutung der Flotte für die Erhaltung des Friedens zu liefern.

3. Das Bureau of Equipment läßt eine neue Art von Ankerketten, welche in Belgien angefertigt sind, in Versuch nehmen. Diese Ketten, welche ganz bedeutend stärker sein sollen, als alle bisherigen, sollen aus Stahlgliedern ohne Schweißung gebildet werden.

4. In New York soll ein besonderes Denkmal für die im Bürgerkriege gefallenen jüdischen Soldaten und Matrosen errichtet werden.

Italien. Das Mittelmeergeschwader hat sich nach Castellammare begeben, um beim Stapellauf des „Vittorio Emanuele III." anwesend zu sein, und ist von da nach Sizilien gegangen, um gemeinschaftlich mit dem Reservegeschwader Landungsmanöver vorzunehmen.

„Regina Margherita" hat bei ihren Probefahrten eine mittlere Geschwindigkeit von 20,3 Knoten an der Meile erreicht.

Das Unterseeboot „Glauco" soll Anfang 1905 fertig werden und wenig später auch „A" und „B". Für zwei neue Boote „C" und „D" soll eine Million in den Etat eingestellt werden.

Am 12. Oktober ist das vielbesprochene Schlachtschiff „Vittorio Emanuele III." in Gegenwart des Königs von Stapel gelaufen. Die hohen Erwartungen, welche an diesen Typ geknüpft worden sind, scheinen allmählich wieder anderen Anschauungen Platz zu machen, und der Bau des fünften Schiffes dieser Klasse wird unterbleiben. An seiner Stelle soll ein Panzerkreuzer von 10 000 Tonnen, verbesserter „Garibaldi"-Typ, sofort in Angriff genommen werden. Die Abmessungen des „Vittorio Emanuele III." sind zu bekannt, um sie bei dieser Gelegenheit zu wiederholen. Immerhin darf man auf das Resultat gespannt sein, namentlich ob die Geschwindigkeit, auf die Italien immer einen besonders hohen Wert gelegt hat, erreicht werden wird.

Es verlautet, daß die neuen Schlachtschiffe „Roma" und „Napoli" keine Lancierrohre erhalten sollen, die sich nach italienischen Ansichten für Schlachtschiffe als unnütz und gefährlich herausgestellt haben.

Österreich-Ungarn. Material. Die Marineverwaltung hat bei Yarrow in England einen Torpedobootszerstörer und ein Torpedoboot bestellt, welche Fahrzeuge als Mustertyp für die im Inland herzustellenden neuen Boote dienen sollen.

— Personal. An Stelle des nach 54jähriger Dienstzeit verabschiedeten Marinekommandanten Frhrn. v. Spaun ist der Vizeadmiral Graf Montecuccoli-Polinago getreten. Zum Stellvertreter des Chefs der Marinesektion — also des

Digitized by Google

Marinekommandanten wurde der bisherige Chef des Übungsgeschwaders, Kontreadmiral Kneißler v. Maixdorf, ernannt, welcher 60 Jahre alt ist und den Rang als Kontreadmiral seit 3 Jahren bekleidet.

Schweden. Budget für 1905. Da der gemäß Reichstagsbeschluß 1901 genehmigte Ausbau der Flotte infolge gekürzter Mittel in den letzten Jahren so zurückgeblieben ist, daß die Beendigung des Bauplanes im Jahre 1906 nicht innegehalten werden kann, so hat die Marineverwaltung jetzt außergewöhnliche Forderungen vorgelegt. Man hofft, bei Genehmigung derselben das Flottengesetz bis Ende 1907 durchführen zu können. Es werden gefordert:

1.	Für Vollendung des Panzerbootes „Oskar II." .	2542900 Kronen,
2.	Beginn eines Panzerkreuzers Typ „Fylgia" (Gesamtkosten 7 Millionen Kronen)	2236800 =
3.	Vollendung eines begonnenen Torpedobootsjägers	606000 =
4.	Beschaffung zweier Torpedobootsjäger	2424000 =
5.	Beginn von fünf großen Torpedobooten . . .	1000000 =
6.	Beschaffung von neun kleinen Torpedobooten . .	1800000 =
7.	Bau eines Schiffsjungen-Schulschiffs	210000 =
8.	Änderung des „Loke"	540000 =
9.	Änderung „Hildur", „Björn", „Gerda" . . .	509000 =
10.	Neubau von drei Wachbooten für die Festung Karlskrona	255900 =
11.	Beschaffung von Torpedos	150000 =
12.	Vergrößerung des Torpedovorrats in Stockholm	164000 =
13.	Anlage einer Torpedowerkstatt in Karlskrona .	387657 =
14.	Fortsetzung der Arbeiten an den Küstenbefestigungen	2877500 =
15.	Für Küstenartillerie	294300 =
16.	Bau eines Ballonhauses auf Rindö	53000 =
	Zusammen	16051057 Kronen.

Da beabsichtigt ist, in den nächsten Jahren die Torpedowaffe besonders auszubauen, so geht man mit der Absicht um, den Bau der Torpedos in Schweden selbst auszuführen. Hierdurch wird der Abfluß des vielen Geldes für Torpedos ins Ausland gehemmt neben dem Vorteil, die eignen Erfindungen betreffs des Torpedos ausführen und geheimhalten zu können.

Durch Befehl des Königs ist angeordnet, daß Anfang Januar 1905 die Küstenpanzerschiffe „Thor", „Aeran" und „Dristigheten", die Hulks „Stockholm" und „Vanadis" sowie ein noch zu bestimmendes Panzerkanonenboot als „wehrpflichtige Abteilung" in Karlskrona formiert werden. Die Dauer der Indienstheltung soll 3 Monate betragen. In dieser „wehrpflichtigen Abteilung" sollen die für das Jahr 1905 ausgehobenen Wehrpflichtigen die erste seemännisch-militärische Ausbildung erhalten.

Norwegen. Material. Die offiziellen Probefahrten der auf der Karljohanns-Werft erbauten Torpedoboote „Öre" und „Ravn" sind kürzlich beendet. Diese Probefahrten ergaben noch bessere Resultate als die früheren, indem 23,5 bezw. 22,5 Knoten bei mittlerer bezw. voller Kohlenausrüstung erzielt wurden. Die durchschnittliche Geschwindigkeit während einer 2stündigen Fahrt betrug 22 Knoten.

Digitized by Google

— Marinebudget für 1905/06:

Gesamtforderung	4133000 Kronen,
Einnahmen	42000 =
bleiben	4091000 Kronen.

Es sind gegen das Vorjahr 190000 Kronen mehr gefordert, gegen 1902/03 und 1903/04 sind 132000 Kronen bezw. 54000 Kronen weniger eingestellt.

Feste Gehälter usw.: 1024000 Kronen (114000 Kronen mehr als 1904/05). Stärke des Offizierkorps Ende 1905/06: 109 festangestellte, 6 à la suite stehende Offiziere, 127 Reserveoffiziere.

Das Schulbudget beträgt 208000 Kronen (22000 Kronen weniger als 1904/05. Grund ist die Verminderung der Schüleranzahl, Fortfall des Handgeldes.).

Das Übungsbudget erfordert 518400 Kronen (32000 Kronen mehr als 1904/05. Grund: Forderung für die Schießschule und Fahrt nach den nördlichen Gewässern und Finmarken, Mittel für die Torpedoschule, Erhöhung des Munitionsverbrauches.). Im übrigen sollen dieselben Fahrten und Übungen wie 1904/05 stattfinden.

Material: 1502600 Kronen (66000 Kronen mehr als 1904/05). Mehrforderung für Neubauten 55000 Kronen.

Einzelne Posten: Minenwesen 56750 Kronen (davon für Anschaffung von Apparaten für drahtlose Telegraphie 13800 Kronen); Artillerie 113900 Kronen (davon 50000 Kronen für Munitionsbeschaffung der Schiffe); Intendantur 29000 Kronen (davon 11000 Kronen für Kohlenschuppen und Prähme).

Für Neubauten sind gefordert 480000 Kronen, davon für Vollendung des Torpedobootes Nr. 24 180000 Kronen, für Beginn zwei kleiner Torpedoboote 300000 Kronen.

Der Vorschlag des kommandierenden Admirals, ein kleines Küstenpanzerschiff für 3 Millionen Kronen zu bauen, wurde nicht angenommen.

Dänemark. Marinebudget für 1905/06. Es sind gefordert:

A. laufende Ausgaben	6936251 Kronen,
B. außerordentliche Ausgaben . .	7385251 =

Zu A. Werftbetrieb, darunter für den Bau neuer Schiffe 1210000 Kronen; Unterhaltung der Schiffe 681315 Kronen; Seeminen 159400 Kronen. 1210000 Kronen sind für den Weiterbau des Linienschiffes „Peder“ und für den Beginn des Baues eines Torpedobootes bestimmt.

An Indiensthaltungen sind vorgesehen:

1. „Olfert Fischer“	3 Monate,	davon 2 Monate im Verbande, 1 Monat alleinfahrend.
2. „Skjold“	3 =	
3. „Geyser“	3 =	
4. acht große Torpedoboote .	2 =	

Zu B. Es sind gefordert für: Seeminen 99000 Kronen, Artilleriematerial 105000 Kronen, Werftbauten 50000 Kronen.

— Material. Der Schaden des bei einem Zusammenstoß beschädigten Torpedobootes „Havhesten“ wird verhältnismäßig leicht zu reparieren sein, da es sich lediglich um Einsetzen neuer Spanten und Platten an der Seite handelt, wo die Außenhaut in einer Länge von 7 m aufgerissen wurde. Die Maschine ist nicht beschädigt. Das in einem Blatte gebrachte Gerücht, daß die Reparatur des Bootes aufgegeben sei, ist unbegründet.

Digitized by Google

Türkei. Das seit Jahren von Deutschland geplante Kabel Constantinopel—Constantza ist nunmehr endlich der Ausführung nahegerückt, indem Anfang Oktober der Sultan die Baugenehmigung unterzeichnete. Der Betrieb wird von türkischen Beamten geleitet werden, die Oberaufsicht führen deutsche Angestellte. Die Eastern Telegraph Company glaubt sich in ihrem allerdings von der Türkei zugestandenen Vorrecht für alleinige Kabelausnutzung geschädigt, doch irrt sie hierin, da Rumänien ihr die Kabellandung an rumänischer Küste nicht gestattet. Die Kabellegung dürfte in wenigen Monaten vollendet sein.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Die Begründung des Haushaltsvoranschlages der französischen Marine für das Jahr 1905.

Dem Haushaltsvoranschlage ist wiederum eine Begründung durch Marineminister Pelletan beigefügt worden, die erst wesentlich später bekannt geworden ist. Wir entnehmen daraus, daß das Budget nach Ansicht des Ministers durch die Neubauten des Flottengesetzes vom Jahre 1900 übermäßig belastet ist und daß trotz der Mehrforderung von rund 4 Millionen Mark gegen das vorige Jahr manche dringenden Verbesserungen der Seewehr Frankreichs haben zurückgestellt werden müssen.

Die Verteilung der Geschwader bleibt im allgemeinen unverändert, die Reservedivision des Mittelmeergeschwaders wird auf zwei Linienschiffe verstärkt. „In Anbetracht dessen, daß der Atlantische Ozean ein unbegrenztes Feld für den Kreuzerkrieg bietet, scheint er besonders für die schnellsten Schlachtschiffe bestimmt zu sein.“ Das Nordgeschwader erhält daher außer der Division neuer Panzerkreuzer noch eine Reservedivision von den letzthin fertiggestellten. „Wir würden daher in einigen Tagen ein Geschwader von sechs schnellen Schlachtschiffen (d. h. Panzerkreuzern) in den Atlantischen Ozean werfen können, das mit Ausnahme Englands das stärkste irgend einer Seemacht ist.“

„Wir können nicht daran denken, in den äußersten Osten Linienschiffe zu entsenden angesichts von Seemächten, die besser in der Lage sind, dort Schlachtflotten zu unterhalten, aber auch dort brauchen wir die schnellsten und stärksten Schiffe.“ Die alten Schiffe sind daher durch einige der neuesten Kreuzer ersetzt worden, die bei Ausbruch des russisch-japanischen Krieges entweder schon draußen oder auf der Ausreise waren. „Dieser veranlaßte auch die Hinaussendung von zwei Torpedobootsjägern, um das Geschwader den modernen Anforderungen entsprechend auszustatten, zwei weitere sind unterwegs; diese vier Boote sind den heimischen Geschwadern entnommen und werden bald ersetzt werden.“

Die größten Verstärkungen werden im Jahre 1905 die beweglichen Verteidigungen sowohl der Zahl als dem Werte nach dank dem Eintritt neuer Boote erfahren, den meisten werden die beiden unentbehrlichen Elemente, Torpedoboote und Unterseeboote, zugeteilt werden für den Angriff bei Nacht und bei Tage, da die bisherige Beschränkung auf Torpedoboote allein sie nicht wirksam genug machte.

Die beweglichen Verteidigungen zerfallen in zwei Klassen, einige sehr wenige sollen als Stützpunkte eines angriffsweisen Vorgehens von den heimischen Küsten aus dienen. Diesen sind die Boote von größtem Verwendungsbereich und stärkster Angriffskraft zuzuteilen. Im Kanal werden Cherbourg und Dünkirchen, letzteres mit Calais für die Unterseeboote, denen der Hafen Dünkirchens Schwierigkeiten bietet, hierfür bestimmt, im Mittelmeer Toulon und Korsika, ferner an der afrikanischen Küste Oran und Biserta, von denen aus die engen Zugänge zum Mittelmeer bewacht werden können. »Wir sind zur Stunde noch weit davon entfernt, die starken Torpedoboote und großen Unterseeboote zu haben, die zur Auffüllung dieser Mittelpunkte der beweglichen Verteidigung nötig sind. Wir verstärken wenigstens durch die Eigenschaften der Boote Biserta und verlegen die ersten Unterseeboote nach Calais und verteilen ferner die kürzlich oder bald fertiggestellten großen Unterwasserboote „Cicogne“, „Aigrette“, „X“, „Y“, „Z“ auf die vorgenannten Punkte.«

Die zweite Art der beweglichen Verteidigung dient der Küstenverteidigung im engeren Sinne, für die die fertiggestellten Unterseeboote vom Typ „Naïade“ bestimmt sind.

„Vielleicht vergißt man über der glänzenderen Rolle, die man mit Recht den Booten durch Vermehrung ihrer Stärke zuteilen will, jene etwas zu sehr. Für eine

Digitized by Google

Nation, die über See große Besitzungen mit nur geringen Besatzungen hat, ist es wesentlich, ihre Küsten so stark als möglich gegen Angriffe und namentlich Landungen zu wappnen. Hierzu sind in erster Linie die kleinen Boote ausersehen, deren geringer Verwendungsbereich ihnen keine weite Entfernung vom Standorte gestattet, sobald er für die betreffende Küstenstrecke ausreicht."

In Korsika werden Ajaccio und Bonifacio ihre ersten Unterseeboote erhalten, in Tunis außer Biserta La Goulette und Sfax oder besser noch Susa, da Sfax zu weit abliegt.

Kap St. Jacques, ferner ein in Tongking noch zu bestimmender Punkt und Diego Suarez sollen je zwei Unterseeboote erhalten; damit wird ein Anfang zur Verteidigung der Kolonie gemacht, der erst mit Vollendung der im Bau begriffenen Boote weitergeführt werden kann.

Diese Neueinrichtungen erfordern für Indienstthaltungen 1600000 Mark mehr, 960000 Mark davon für die Besatzungen, 640000 Mark für Lebensmittel.

Für den Bau von Torpedo- und Unterseebooten bleiben nur geringe Summen übrig. „Dennoch heftet sich an diese Flottillen ein großer Teil unseres Vertrauens im Falle eines Krieges, sie sind besonders für unsere Kolonien unentbehrlich, und es wäre dringend erwünscht, sie schneller fertigzustellen. Die Ereignisse im fernen Osten zeigen die Rolle, die dem Torpedo in zukünftigen Kriegen zufallen kann, und im Augenblicke, wo der Bau großer Panzerschiffe zwei Drittel oder drei Viertel unserer Mittel verschlingt, sehen wir in der Ferne ähnliche Kolosse in wenigen Augenblicken in die Meerestiefe versenkt durch den Stich eines verschwindend kleinen Wesens, das unter der Oberfläche des Wassers verborgen ist."

Die Torpedobootsjäger des 1900er Flottengesetzes sind entweder fertig oder im Bau, sie reichen aber für die neu aufgetretenen Bedürfnisse — Geschwader des äußersten Ostens, bewegliche Verteidigung — nicht aus. Die Franzosen haben sich demnach auch entschlossen, zum Bau von Torpedobootsjägern für die bewegliche Verteidigung überzugehen, aus denen Angriffsdivisionen gebildet werden sollen, die auch bei schlechtem Wetter nicht versagen und die in großer Entfernung vom Stützpunkte operieren können.

Auch an Torpedobooten fehlt es zum Ersatz der veralteten Boote, die als Übungsboote die beweglichen Verteidigungen bevölkern und jährlich in Scharen ausgemerzt werden müssen, und für die Kolonien.

Das gleiche läßt sich von den Unterseebooten sagen. „Es herrscht Einstimmigkeit darüber, daß die Boote stark genug sein müssen, um nicht an die Küste gebunden zu sein und frei operieren zu können." Diese Boote sind aber naturgemäß teurer, 1 Million Mark kosten die neuesten, so daß nicht mehr als sechs jährlich gebaut werden können. Baut man nur kleine, so muß man um so mehr bauen, so daß das finanzielle Ergebnis dasselbe ist.

Die Mehrforderung gegen das vorige Jahr für Torpedoboote beträgt rund $2^1/_2$ Millionen Mark, für Unterseeboote nur 200000 Mark.

Mehrforderungen enthält ferner noch das Kapitel Artillerie bei Neuanfertigungen und Ergänzungsschießbedarf. Die für diese Titel ausgeworfene Summe ist von 1901 bis 1904 um 4,8 Millionen Mark gesunken, weil die Bestückung der Schiffe des alten Programms vollendet, die des neuen Programms genügend weit vorgeschritten und die der Küstenwerke der Marine fast fertiggestellt war. Bei der Finanzlage Frankreichs waren diese Ersparnisse sehr erwünscht, sie dürfen jetzt aber nicht fortgesetzt werden, da die Herstellung des Schießbedarfs für die neuen Schiffe und zur Ergänzung drängt. Obgleich letztere stets bedacht wurde, ist es doch nötig, mehr Geld dafür flüssig zu machen, da die Herstellung des Schießbedarfs lange Zeit in Anspruch nimmt und man im Kriegsfall in den Häfen und Stützpunkten genügende Vorräte zur Ergänzung des in den ersten Schlachten verbrauchten haben muß. Die Artillerie hat inzwischen Fortschritte gemacht, die neuen Geschütze erfordern neuartige Geschosse und gerade an

Digitized by Google

diesen darf kein Mangel sein, weil sonst die wirksamsten Geschütze zuerst gefechtsunfähig sein würden.

Es gewinnt den Anschein, als habe die Marineverwaltung hier eine unzeitige Sparsamkeit eintreten lassen.

Die Kosten der Erhöhung einzelner Ausgabentitel müssen diesmal die Schmerzenskinder, die Stützpunkte tragen. Wie viel Wert demgegenüber der Versicherung beizumessen ist, daß man die Arbeiten lebhafter fördern wolle, steht dahin.

In Brest wird der Bau großer, den Abmessungen der für den Handelskrieg bestimmten großen Kreuzer entsprechender Docks eingeleitet, die nicht vom Penfeld aus, sondern unmittelbar von der Innenreede zugänglich sind. Dem viel besprochenen Zufluchtshafen im Lac de Berre sind ebenfalls Gelder gewidmet.

In Biserta werden die beiden Docks und die Hafeneinfahrt bald fertig sein, für die übrigen Stützpunkte blieben daher größere Mittel verfügbar.

Für den Weiterausbau von Dakar ist endlich Aussicht vorhanden, nachdem die mit dem Unternehmer entstandenen Schwierigkeiten beglichen sind. Das Trockendock soll möglichst bald fertiggestellt werden, ebenso das in diesem Jahre in Diego-Suarez begonnene.

In der Hauptsache sind aber die verfügbaren Gelder zur Einrichtung neuer und Verbesserung bestehender Stützpunkte der beweglichen Verteidigung bestimmt, so für Brest bei Lannion, für Cherbourg, Calais und Toulon. In Dakar sollen die erforderlichen Einrichtungen so beschleunigt werden, daß im Jahre 1905 schon Torpedoboote dorthin versetzt werden können. Untersuchungen über die Unterbringung beweglicher Verteidigung auf Martinique sind im Gange.

Die Stützpunkte sind immerhin so weit entwickelt, daß ihre Ausstattung mit Betriebsmitteln und Ausrüstungsvorräten fest in die Hand genommen werden muß. Die 2,2 Millionen Mark, die hierfür ausgeworfen sind, kommen bis auf 80000 Mark für Diego-Suarez lediglich Biserta zugute, genügen aber noch nicht entfernt den Bedürfnissen. Die Verwendung fast der Gesamtsumme auf Biserta allein steht in schreiendem Widerspruch zu der vorstehenden Versicherung. „Stützpunkte haben nur Wert, wenn unsere Schiffe dort die Hilfsmittel vorfinden, um auf das Schlachtfeld zurückkehren zu können."

Eigentlich wären auch Mehrforderungen für das Marine-Ingenieurkorps nötig gewesen, diese sind aber nicht aufgenommen worden, da die Kammer ihre Bewilligung von der demnächstigen Vorlage eines Gesetzes über dies Korps abhängig gemacht hat. Das heißt also, daß die so dringende Vermehrung des Marine-Ingenieurkorps wieder um 1 Jahr vertagt ist. Die Forderung eines organischen Gesetzes durch die Kammer erfolgte bei Ablehnung der im Haushalte für das laufende Jahr neu geforderten Stellen für Marineingenieure. Ein Gesetzentwurf liegt bereits vor.

Der Haushaltsvoranschlag läßt das Bestreben erkennen, Versäumnisse früherer Jahre einzuholen, die Begründung zeigt, daß zu einem erfolgreichen Kreuzerkrieg, wie er nach der Verteilung der Seestreitkräfte geplant ist, eine unentbehrliche Voraussetzung, die Sicherung der Auffüllung von Kohlen, Schießbedarf und Vorräten außerhalb Frankreichs noch nicht erfüllt ist. Ob man aus der in den Vordergrund gestellten Vermehrung der beweglichen Verteidigung und Ausstattung mit Unterseebooten und aus dem für 1905 über das Flottengesetz hinaus geforderten dritten Panzerkreuzer darauf schließen darf, daß das von Minister Pelletan für 1905 in Aussicht gestellte neue Flottenprogramm dem Programm der jüngeren Schule entsprechen wird, bleibe dahingestellt.

Die Budgetkommission der Kammer hat inzwischen die Gesamtsumme des Voranschlages um rund 135000 Mark erhöht. Die Erhöhung kommt vorzugsweise der Invalidenkasse und dem Titel Belohnungen, Unterstützungen usw. zugute. Einzelne geringfügige Abstriche sind beim Personal für Ausfälle und entsprechend bei der Verpflegung gemacht worden. M.

Digitized by Google

Ein Merkbüchlein für den Wachtoffizier.

Den Seeoffizieren und insonderheit den jüngeren, die sich zum ersten Male dem verantwortungsvollen Dienste des Wachtoffiziers gegenübergestellt sehen oder die diesen Dienst zum ersten Male in der Flotte oder überhaupt im Verbande ausüben sollen, sei ein eben erschienenes Büchlein — „The modern officer of the watch“ by Vanderdecken*) — zum eingehenden Studium dringend empfohlen. Es ist zwar für die englischen Kameraden geschrieben, aber in der Hauptsache auch für unsere Verhältnisse passend. Der Verfasser, der sich scheinbar hinter einem Decknamen verbirgt, ist ein erfahrener Seeoffizier, der auch weiß, daß das Durcharbeiten der starren Paragraphen von Dienstanweisungen eine Arbeit ist, vor der die meisten Kameraden eine heilige Scheu haben, daß dagegen eine klare, kurze, mit Humor gewürzte, gelegentlich durch Beispiele aus der eigenen Diensterfahrung erklärte, aus der Praxis heraus und für die Praxis geschriebene Erläuterung der Punkte, auf die es auf Wache ankommt, in Kleinquart, also bequemem Taschenformat auf 72 Seiten, alle Aussicht hat, in einer stillen Hafennachtwache gelesen zu werden. Und hat man das Büchlein erst einmal aufgemacht, so hält es den Leser fest, denn er fühlt: Hier spricht jemand von hohem Standpunkte aus, aus seiner reichen Erfahrung heraus, hier gibt's etwas zu lernen.

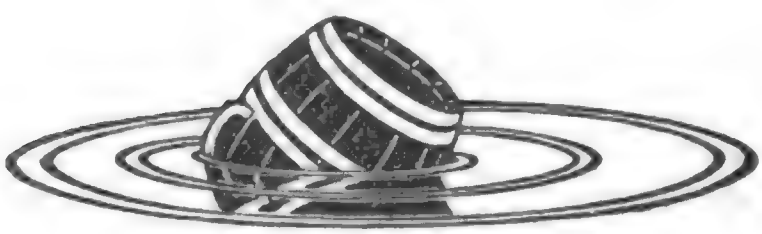
Der Verfasser behandelt zunächst den Dienst des Wachtoffiziers im Hafen; — die Admiralty instructions, d. h. nur die allerwichtigsten für den Wachtoffizier als spezifisch englisch können wir überschlagen; — dann den Dienst in See, fügt einige für die navigatorische Tätigkeit des Wachtoffiziers nützliche Winke ein, auch Tafeln, die aber wegen des englischen Maßes für uns wertlos sind, und geht dann zur Seewache in der Flotte über, dem wichtigsten und demgemäß am eingehendsten behandelten Abschnitt des Büchleins.

Das Schlußkapitel — Allgemeine und verschiedene Bemerkungen — zeigt uns den Verfasser als einen über dem Durchschnitt hervorragenden Seeoffizier, und seine Bemerkungen über Behandlung Untergebener, Autorität des Vorgesetzten, Weiterbildung und Vorbereitung für die höheren Stufen aus eignem Triebe sind durchaus richtig und beachtenswert.

Daß das Büchlein auch Rückschlüsse auf den Dienstbetrieb in der englischen Marine, insonderheit im Geschwader zuläßt, sei nebenbei erwähnt. Ein in gleichem Geiste geschriebenes Merkbüchlein für den Wachtoffizier unserer Marine wäre sehr am Platze.

*) Portsmouth 1904, Griffin & Co. 1 s 6 d gebunden.

Meuß.



Digitized by Google

Literatur.

Le Maroc d'aujourd'hui. Par Eugène Aubin. — Librairie Armand Colin. Paris 1904. — Prix 5 Fr.

Marokko nimmt trotz aller größeren in der Gegenwart die Welt bewegenden Ereignisse fortgesetzt in hohem Maße das öffentliche Interesse in Anspruch, ein Interesse, das freilich bei uns in Deutschland seit dem französisch-englischen Abkommen im wesentlichen nur noch ein platonisches ist. Aus diesem Grunde wird jedes das geheimnisvolle Land behandelnde Buch eines aufmerksamen Leserkreises sicher sein, und vor allem kann das vorliegende Buch eine solche Aufmerksamkeit für sich erfordern, dessen Verfasser sich in Marokko während jener kritischen Zeitläufte aufhielt, die den letzten Anstoß zu dem erwähnten Abkommen gegeben haben. Trotz aller Rebellionen herrscht in Marokko eine Regierung, deren hauptsächlichste Staatskunst darin besteht, europäischen Einfluß fernzuhalten, und instinktiv erfaßt das Volk, daß in dieser Fernhaltung sein eigentlicher Vorteil, sofern es sich bei den bestehenden Zuständen glücklich fühlt, begründet ist; diese Regierungsform und mit ihr das regierte Land haben für das europäische Verständnis etwas Barbarisches, genauere Erkenntnis aber muß zugeben, daß die bestehende Ordnung der Dinge den Verhältnissen sachgemäß angepaßt ist, und daß die völlig eigenartige Zivilisation bei näherer Berührung auch für den Fremden keineswegs unerträglich ist. Nicht ohne lebhaftes Interesse wird man übrigens dem nicht ganz leicht zu lesenden Buche entnehmen, daß die deutschen Handelsbeziehungen zu Marokko und damit der deutsche Einfluß bis in das innere Land hinein keineswegs so ganz belanglos sind.

Wie bereits bemerkt, stellt die Lektüre des 500 Seiten starken Bandes, dem drei Kartenblätter beigegeben sind, gewisse Anforderungen an die Geduld des Lesers; wer sich diese nicht verdrießen läßt, wird seine Mühe belohnt finden.

Goethe unser Reisebegleiter in Italien. Von G. v. Graevenitz. Mit 8 Abbildungen. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin. 1904. — Preis 2,80 Mark, gebunden 4,00 Mark.

Der Seeoffizier, den eine Mittelmeerreise an die Küsten Italiens führt, wird, auch wenn ihm ein paar Tage Urlaub nach Rom beschieden sein sollten, doch keine Zeit finden, sich dort in „Goethe-Stimmung" zu versetzen; insofern also konnte es überflüssig erscheinen, an dieser Stelle der neuen wertvollen Bereicherung des Mittlerschen Verlages ein Wort zu widmen. Auch für den Seeoffizier aber gibt es Stunden der Muße, in denen er Sehnsucht nach einer wirklich vornehmen, seinem eigentlichen Berufe durchaus fern liegenden Lektüre empfindet, und für solche Stunden kann das von v. Graevenitz verfaßte Buch ihm angelegentlichst empfohlen werden. Kommt dann dazu, daß er sich erinnert, die Orte und vielleicht auch das eine oder andere der Kunstwerke mit eigenen Augen geschaut zu haben, denen Goethes künstlerische Begeisterung und doch so kühle Betrachtung gewidmet war, so wird ihm dieses Buch einen hohen Genuß verschaffen. Für eine Urlaubsreise nach Italien ist das Buch eine wertvolle Vorbereitung, und mancher Fingerzeig, den uns Goethe gab, wird sich heute noch mit Nutzen verwerten lassen.

Neue Lieder. 66 ausgewählte lyrische Gedichte von K. v. Wolfsberg. — Verlag von Hermann Kramer, Dresden. — Preis 2,00 Mark.

Gedichte zu besprechen, ist im allgemeinen nicht unseres Amtes, es sei einmal eine Ausnahme gemacht um des patriotischen Schwunges willen, der diesen Liedern beiwohnt, und vor allem um der starken Heimatliebe und des Verständnisses für die anspruchslose Schönheit unseres Küstenlandes willen, das ja auch der Marine ans Herz gewachsen ist.

Digitized by Google

Export-Handadreßbuch von Deutschland 1904/05. Zehnte Ausgabe. — Berlin SW., Verlag von Laubsch & Everth.

Die neue Ausgabe des — dem Referenten bisher unbekannten — Export-Handadreßbuches wird in teilweise neuer Bearbeitung ihrer Aufgabe auf recht zweckmäßige Weise gerecht. Teil I enthält nächst einer Reihe statistischer und sonstiger für den Exporthandel bedeutsamer Angaben über 15 000 Adressen von an diesem Handel beteiligten Persönlichkeiten, darunter u. a. auch Anwälte für den Fall des etwa erforderlichen Rechtsstreites. Teil II bringt die Zolltarife der am Welthandel beteiligten Staatsgebiete, soweit diese mit Zuverlässigkeit geliefert werden konnten, endlich in Teil III sind die Exportfirmen Deutschlands, nach Branchen und innerhalb dieser alphabetisch geordnet, aufgeführt. Dem Werke sind für den Gebrauch in fremdsprachigen Gebieten Schlüssel in französischer, englischer und spanischer Sprache beigefügt, welche unter dem fremden Wort den Hinweis auf den deutschen Text enthalten. Im dritten Teile sind insgesamt 31 444 Firmen verzeichnet. Indem Referent bemerkt, daß er bisher gegebenen Falles das „Hamburgische Illustrierte Export-Handbuch der »Börsen-Halle«", das in manchen Beziehungen mehr enthält, benutzte, möchte er auch das vorbenannte Adreßbuch als ein recht brauchbares und, soweit eine Kontrolle möglich, zuverlässiges Hilfsmittel bezeichnen.

Die Mandschurei. Nach dem vom russischen großen Generalstabe herausgegebenen „Material zur Geographie Asiens". Mit einer Karte. Übersetzt von Leutnant Ullrich. — Verlag der Hofbuchhandlung von Karl Siegismund, Berlin. — Preis 1 Mark.

Wenngleich die Mandschurei durch die Berichte vom dortigen Kriegsschauplatze, mindestens so weit die kriegerischen Ereignisse bis jetzt reichen, allgemeiner noch bekannt ist, als dies durch das vorliegende Heft ermöglicht wird, verdient dieses doch, aus autoritativer Feder herrührend, Beachtung, vor allem, weil freimütig anerkannt wird, daß beim Bau der mandschurischen Bahn — namentlich im Hinblick auf den Kriegsfall — Fehler gemacht worden sind, die man besser vermieden hätte. Die beigegebene Karte in kleinerem Maßstabe gibt nur eine ganz allgemeine Übersicht und ist z. B. zur Orientierung über die kriegerischen Vorgänge nicht ausreichend.

Deutsch-Südwestafrika seit der Besitzergreifung; die Züge und Kriege gegen die Eingeborenen. Von H. v. Bülow. Mit einer Karte und einer Skizze. — Wilhelm Süsserotts Verlag, Berlin. — Preis 1,50 Mark.

Die augenblicklich sich abspielenden Ereignisse in Südwestafrika nehmen das öffentliche Interesse derart in Anspruch, daß die Vergangenheit dieses Landes für uns in den Hintergrund tritt. Gleichwohl soll dem vorliegenden kleinen Buche sein Verdienst nicht abgesprochen werden, denn wer sich mit derartigen Dingen zu beschäftigen hat, weiß, wie außerordentlich schwer es ist, gerade die geschichtlichen Vorgänge der jüngsten Vergangenheit zu erfassen, solange diese nicht in solchen Übersichten zusammengetragen sind. Das Büchelchen reicht bis zum Beginn des gegenwärtigen Aufstandes, ohne daß indessen der Verfasser in der Lage wäre, über dessen Ursachen neuere Angaben zu machen. Die Karte ist nur geeignet, eine allgemeine Übersicht zu geben; im übrigen bringt das Buch alles in bezug auf die Geschichte des Schutzgebietes Wissenswerte.

Als Arbeiter in Amerika. Unter deutsch-amerikanischen Großstadtproletariern. Von Alfred Kolb, Regierungsrat. — Verlag der Hofbuchhandlung von Karl Siegismund. Berlin 1904.

Verfasser hatte sich auf ein Jahr nach Amerika beurlauben lassen; nachdem die erste Neugierde gestillt, drängte es ihn, seine persönlichen Anschauungen auf die Verhältnisse der Industriearbeiter der amerikanischen Großstädte auszudehnen, und um in dieser Richtung sicher zu gehen, entschloß er sich, für eine Weile selbst Arbeiter zu werden, um

Digitized by Google

unerkannt in diesem Milieu seine Studien zu machen. Was er so gesehen in dem schmuddeligen Boardinghaus, auf den Arbeitsnachweisen, im Flaschenspülraum einer großen Brauerei und im Werksaal einer Fahrradfabrik, wird in dem vorliegenden Buche anschaulich geschildert. Die Objektivität der Beobachtungen des Herrn Verfassers leidet unseres Erachtens an einem Grundfehler: Er weiß, er braucht nur ins Hotel zu gehen und einen anderen Rock anzuziehen, um wieder der Regierungsrat Kolb zu sein; daraus ergibt sich, daß für ihn die Arbeiterschaft nur ein — unserem Geschmack wenig entsprechendes — Experiment gewesen ist; es fehlt ihm die Selbstverständlichkeit dessen, was er erlebt, und die Hoffnungslosigkeit, in der trotz alledem ein gewisses ausgleichendes, aussöhnendes Moment für die mancherlei Unbill liegen mag. Darf man aus den Kolbschen Beobachtungen Schlüsse ziehen, so ißt und wohnt der amerikanische Großstadtarbeiter besser, als es bei uns üblich ist, seine gesamte Lage ist aber weit ungünstiger als die des deutschen Arbeiters, weil das soziale Gewissen des Unternehmertums offenbar viel laxeren Auffassungen huldigt und weil die staatliche Fürsorge völlig fehlt. Daß trotzdem der deutsche Auswanderer bei aller Sehnsucht nach der Heimat keine Lust hat, zurückzukehren, scheint uns ein Beweis, daß die Erfahrungen des Herrn Verfassers nur unvollständig waren und auf zu schmaler Basis beruhten. Daß ihm manches in der modernen Arbeiterbewegung verständlicher geworden, wollen wir ihm gern glauben. Wir lasen vor einem Dutzend Jahre Göhres ähnliche Schrift, und haben auch jetzt — 12 Jahre älter — in dem Kolbschen Buche manches Interessante gefunden.

Das Grieb-Schröersche **„Deutsch-englische Wörterbuch"**, dessen zehnter Auflage wir im Jahrgange 1902, Seite 1258, eine Besprechung widmeten, ist in elfter Auflage neu erschienen. Sein Preis, der früher für beide Bände 26 Mark betrug, ist nunmehr auf 17 Mark für das in Leder, 15 Mark für das in Leinen gebundene Exemplar herabgesetzt, so daß die Beschaffung dieses wertvollen Werkes wesentlich erleichtert erscheint.

Der Verein für Sozialpolitik hat seine verdienstvollen Untersuchungen über **„Die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter"** um einen neuen Band bereichert, indem er die bezüglichen Verhältnisse in Österreich einer fachmännischen Bearbeitung unterziehen ließ. Den Spezialabhandlungen ist eine Darstellung der „Geschichtlichen Entwicklung der österreichischen Seeschiffahrt" vorausgeschickt, die ihr Verfasser, Herr Bernhard Jülg in Triest, sehr unnötigerweise „eine flüchtige Skizze" nennt. Im weiteren Verfolg sind Entwicklung und Stand der Seeschiffahrt in der Gegenwart, das Heuerwesen, die Beschaffenheit der Mannschaftsräume, die hygienische Vorsorge und die Wohlfahrtseinrichtungen sowie ferner die persönlichen und Rechtsverhältnisse der Seeleute einer Erörterung unterzogen worden. Eine Abhandlung über die allgemeinen Einrichtungen der Schiffe und ihres Betriebes sowie über die österreichische Seefischerei beschließen den Band. In seiner istrianischen und dalmatinischen Küstenbevölkerung besitzt Österreich einen ausgezeichneten Nachwuchs von Seeleuten, der sich auch mit Vorliebe dem Dienst in der Kriegsmarine widmet, und wenn auch das Schwinden der Segelschiffahrt und andere wirtschaftliche Gründe auf den Beruf dieser Leute nicht ohne Einfluß geblieben sind, so bietet doch die Mannschaftsfrage weder für die Kriegs- noch für die Handelsflotte irgendwelche Schwierigkeiten. Nicht sonderlich umfangreich zeigt doch die österreichische Reederei namentlich in den größeren Betrieben eine durchaus erfreuliche Entwicklung, so daß sie, ohne in den Weltverkehr bemerkbar einzugreifen, doch dem lokalen Bedürfnis voll Genüge zu leisten vermag. — Wir bedauern, daß uns der Raum nicht gestattet, auf den interessanten Inhalt des Bandes näher einzugehen.

Eine weitere Veröffentlichung des Vereins bringt dessen „Verhandlungen über die Lage der in der Seeschiffahrt beschäftigten Arbeiter und über die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben während der Jahre 1900 usw." Beide Bände sind im Verlage von Duncker & Humblot in Leipzig erschienen. Der Preis des erstgenannten stellt sich auf 9 Mark, derjenige des zweiten auf 6,80 Mark.

Digitized by Google

Vom Werden und Wesen der Maschine. Genesis der mechanischen Technik in allgemeinverständlicher Darstellung. — Motoren. — Von A. W. H. Rotth. — Verlag von Alfred Schall, Berlin. — Preis geheftet 3,50 Mark.

Verfasser hat den nicht uninteressanten Versuch gemacht, die Gründe und Erwägungen, die einst in grauer Vorzeit zur ersten Herstellung maschineller Vorkehrungen führten und die, immer fortschreitend, den heutigen Stand der maschinellen Technik herbeiführten, so darzustellen, daß der Laie, ohne zu ermüden, ihm folgen kann, und daß er auf diese Weise eine zulängliche Vorstellung von den Grundzügen der Konstruktion und der Arbeitsweise dieser Maschinen erlangt. Es mag auch andere Wege geben, um einem Laienpublikum diesen Vorstellungskreis zu vermitteln, wir stehen aber nicht an, zu erklären, daß uns die Methode des Verfassers — auch seine gelegentlich eingestreuten Argumente ad hominem — ungemein angesprochen hat, und wir sind der Meinung, daß sein Buch einen wirklichen Nutzen zu stiften geeignet ist. Der Seeoffizier wird sich mit dem, was Rotth bietet, nicht begnügen dürfen, den übrigen Branchen in der Marine, denen eine technische Verantwortung nicht zufällt, wird aber das Buch bestens anempfohlen werden können. 33 Illustrationen im Text, einfache und leicht verständliche Schemata, insbesondere auch Darstellungen aus dem historischen Werdegange erleichtern das Verständnis, an das der Gegenstand trotz der eindringlichen Darstellungsweise immerhin hohe Anforderungen stellt. Der vorliegende Band behandelt nur die Motoren selber, ein zweiter, noch in Vorbereitung befindlicher soll die Benutzung der Motoren zur Ausführung mechanischer Arbeiten zur Darstellung bringen, die nur auf diesem Wege wirtschaftlich ausführbar geworden sind. Wir sehen dieser Fortsetzung der Arbeit mit Interesse entgegen.

Im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin erschienen:

Weigelt (Hauptmann), **Handbuch für die Einjährig-Freiwilligen, Offizier-Aspiranten und Offiziere des Beurlaubtenstandes der Fußartillerie.** 1905. — Geheftet M. 10,—, gebunden M. 11,—.

Handbuch für den Einjährig-Freiwilligen sowie für den Reserve- und Landwehr-Offizier der Kavallerie. Begründet von v. Poten, Oberst z. D., fortgeführt von v. Glasenapp, Major. Neu bearbeitet von Frhr. v. Maltzahn, Oberleutnant. Mit einem Bildnis Seiner Majestät des Kaisers und Königs und zahlreichen Abbildungen im Text. 1905. — M. 6,—, gebunden M. 6,50.

Wernigk (Major), **Handbuch für die Einjährig-Freiwilligen der Feldartillerie.** Neunte, neu bearbeitete Auflage. 1905. — M. 7,50, gebunden M. 8,50.

Diltheys Militärischer Dienst-Unterricht für Einjährig-Freiwillige der Infanterie. 34. Auflage. 1904. — M. 2,60, gebunden M. 3,—.

vier stattliche Bände, die erkennen lassen, welche Fülle von Wissen der junge Soldat in sich aufnehmen muß, wenn er in Theorie und Praxis den seiner harrenden Aufgaben gerecht werden will.

Auch über Zweck und Gliederung der Marine bringen diese Leitfäden kurze und im Wesentlichen übereinstimmende Angaben. Man wird diese Notizen als ausreichend gelten lassen können, nur dürfen in der Aufzählung der Marinebeamten die Schiffs- und Maschinenbaumeister nicht fehlen.

„La France de demain" ist der Titel einer in Paris von Arthur Maillet (Rue de Grammont Nr. 26) herausgegebenen Halbmonatsschrift. Eine uns vorliegende Nummer bringt recht beachtenswerte Aufsätze über den „russisch-japanischen Krieg", eine Betrachtung über „Port Arthur und Sebastopol", über den „englisch-französischen Marokko-Vertrag vom militärischen Standpunkt", eine „Kolonialchronik" und anderes

Digitized by Google

mehr. Sehr bemerkenswert erscheint uns, daß ein darin enthaltener Aufsatz über „Die deutschen Schulen" in deutscher Sprache geschrieben ist. Die „Revue allemande" referiert nach den „Preußischen Jahrbüchern" über den Ersatz unseres Offizierkorps. Der Abonnementspreis der Zeitschrift beträgt für das Ausland 18 Mark; das Halbmonatsheft ist vier Bogen stark.

Der Führer durch Heer und Flotte von B. Friedag, Geh. expedierender Sekretär im Königl. Preuß. Kriegsministerium,

ist im Verlage von Alfred Schall, Berlin, im zweiten Jahrgang erschienen (Preis 2 M., in Partien billiger). (Siehe Jahrg. 1904, S. 264.) Wir halten das Werk für ein zweckmäßiges und in der Hauptsache zuverlässiges Hilfsmittel. Eine kleine Änderung hätten wir vorzuschlagen. Während für die Kreuzer, Kanonenboote usw. die alphabetische Aufzählung sachgemäß ist, würden wir für die Linienschiffe eine Zusammenfassung nach Klassen und zwar unter der in der Marine gebräuchlichen Bezeichnung („Brandenburg"-Klasse, „Kaiser"-Klasse usw.) für richtiger halten. Der Laie wird sich dann besser zurechtfinden können.

Freiherr vom Stein. Von Max Lehmann. Erster Band. 1902. — Preis M. 10,—. Zweiter Band. 1903. Preis M. 12,—. — Leipzig, Salomon Hirzel.

Mit Recht hebt der durch seine Biographie des Generals Scharnhorst auch in militärischen Kreisen rühmlich bekannte Verfasser in der Vorrede hervor, daß es bis jetzt keine würdige Biographie Steins gebe, da das Buch von Pertz mehr eine Sammlung von Dokumenten ist. Der erste Band behandelt die Zeit von der Reform von 1757 bis 1807, also bis zu der sehr ungnädigen Entlassung Steins durch den König Friedrich Wilhelm III. Es sei auf die interessanten Reformvorschläge Steins für das Heerwesen aus seiner Zeit als Oberpräsident in Münster hingewiesen. Der zweite Band schildert die beiden großen Reformjahre 1807 und 1808. Auf dem Hintergrunde der Entwicklung des preußischen Staates und unter steter Berücksichtigung des Anteils der Mitarbeiter wird die Bedeutung der Steinschen Reform Preußens für alle Zeiten klar ins Licht gesetzt. Inwieweit Stein hierbei auch bei dem großen Problem der Reorganisation des Heeres in Verbindung mit den beiden Mitgliedern der Militär-Reorganisationskommission, Scharnhorst und Gneisenau, mitwirkte, tritt bedeutungsvoll hervor. Der dritte Band, der noch aussteht, soll den Rest der Wirksamkeit Steins schildern.

Das hervorragende Werk ist des allgemeinen wie auch des besonderen militärischen Interesses sicher. Nur in diesem Zusammenhang ist die Heeresorganisation verständlich.

Von den bekannten, im Verlage der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn erschienenen **Instruktionsbüchern** sind im Jahre 1904 diejenigen von Estorff und Transfeldt für den Dienstunterricht der Infanterie, von Mirus (neu bearbeitet von Generalleutnant v. Pelet-Narbonne) für die Kavallerie, von Wernigk und Trautz für die Feldartillerie, von Ahlers—Biermann für die Fußartillerie, von Liehr—Rosenberg für die Jäger neu herausgegeben worden. Sie bieten nach Inhalt, Ausstattung und Preis (45 bis 65 Pfennig) Vortreffliches.

Die Ausbildung der Infanterie. Von Frhr. v. Meerscheidt-Hüllessem, General d. Inf. z. D. Dritter Teil: Die Herbstübungen. — Berlin 1904. Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn. — Preis 2,25 M.

Der Verfasser ist der Ansicht, daß das Exerzieren auf den genauen Bedarf für die Durchbildung des einzelnen Mannes und der Truppe einzuschränken sei und daß die so gewonnene Zeit der Gefechtsausbildung zugute kommen müsse. In diesem Sinne wird im dritten Teile entwickelt, daß bei den Regiments- und Brigadeübungen der Wert des

Digitized by Google

eigentlichen Exerzierens nur noch gering sei, und daß hierbei wie auch bei den Manövern vielmehr die Ausbildung für das Gefecht allein in Betracht kommen. Die Ausführungen erscheinen sehr beachtenswert. Der russisch-japanische Krieg beweist die Bedeutung, die eine den Anforderungen des modernen Gefechts entsprechende Ausbildung für eine Armee hat.

War and Neutrality in the far East von T. A. Lawrence, M. A., Ll. D. London, Macmillan and Co. Ltd. 1904. 3/6.

In der leichtflüssigen Form von Vorträgen behandelt ein namhafter englischer Fachgelehrter Normen und Fragen des Völkerrechts, die der russisch-japanische Krieg zur Erörterung gestellt hat. Die Schlußfolgerungen und Wünsche, die der Verfasser von seinem Standpunkt aus daran knüpft, sind knapp und deutlich formuliert, die Grundanschauung, auf der sie aufgebaut sind, tritt mit erfreulicher Klarheit hervor. Es ist die Erkenntnis, daß die Gebote des internationalen Rechts sich durch die Praxis der Völker gebildet haben, daß sie nicht „Recht" im Gegensatz zum „Unrecht", sondern einen Ausgleich widerstreitender Interessen darstellen, und daß daher England ihren Ausbau nach einer Richtung erstreben darf und muß, in der ihm selber möglichst wenig neutrale Lasten und möglichst viel Kriegsvorteile winken. Um dieses Grundgedanken willen sei das Buch besonders allen denen empfohlen, die berufen sind, in rascher Besprechung der Tagesereignisse das Urteil der unbewanderten Leser zu leiten; vielleicht verhilft sein Studium bei uns dazu, daß in allen diesen Fragen etwas weniger für die vermeintliche objektive Gerechtigkeit und etwas mehr für das wohlverstandene Beste des Deutschen geschrieben wird.

Digitized by Google

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Beyer, Dr. jur., F.: Die Delikte der Schiffsleute nach gemeinem deutschen Recht. — Leipzig 1904. Veit & Co. — 3,00 Mark.

* Blumenthal, Dr. jur., H.: Die politischen Einrichtungen der Vereinigten Staaten von Amerika. — Berlin 1904. F. Vahlen. — 2,50 Mark.

* Bronsart v. Schellendorff: Der Dienst des Generalstabes. Vierte Auflage. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 9,50 Mark.

Etzel: Die Befehlsgebung der Sanitätsoffiziere im Felde. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn. — 2,80 Mark.

* Flügger: Die Dampfturbine als Antrieb der Schiffspropeller. — Rostock 1905. C. J. E. Volckmann. — 1,00 Mark.

Gazert, Dr. med.: Die deutsche Südpolarexpedition, ihre Aufgaben, Arbeiten und Erfolge. — Leipzig 1904. J. A. Barth. — 1,00 Mark.

* Gentsch, W.: Dampfturbinen. Entwicklung, System, Bau und Verwendung. — Hannover 1905. Helwig. — 16,00 Mark.

Götz, Dr., W.: Historische Geographie. Beispiele und Grundlinien. — Leipzig und Wien 1904. F. Deuticke. — 10,50 Mark.

* Greenfield, J.: Die Verfassung des persischen Staates. — Berlin 1904. F. Vahlen. — 8,00 Mark.

Heckstall-Smith, B.: The yacht racing calender and review for 1903. — London 1904. Horace Cox. — 5 sh.

Heßler, C.: Die deutschen Kolonien. Beschreibung von Land und Leuten unserer auswärtigen Besitzungen. — Sechste Auflage. Leipzig 1905. G. Lang. — 2,50 Mark.

Heyking, A.: A practical guide for Russian Consular Officers and private persons having relations with Russia. — London 1904. Eyre & Spottiswoode. — 7 sh. 6 d.

* Instruction pour l'exécution des transports de la guerre par navires de commerce. — Paris 1904. Ch. Lavauzelle. — 1,15 Mark.

Kipling, R.: Traffics and discoveries. — London 1904. Macmillan & Co. — 6 sh.

* Lecointe, G.: Im Reiche der Pinguine. Schilderungen von der Fahrt der „Belgica". Deutsch von W. Weismann. — Halle a. S. 1904. Gebauer-Schwetschke. — 8,00 Mark.

* Marschall v. Bieberstein, O.: Napoleon I. nach den Memoiren seines Kammerdieners Constant. — Leipzig 1904. Schmidt & Günther. — 15,00 Mark.

Martens, P. Ch.: Das deutsche Konsular- und Kolonialrecht. — Leipzig 1904. L. Huberti. — 2,75 Mark.

Ochsenwaldes neue Erdkarte in Merkatorprojektion 1 : 15500. — Stuttgart. Hobbing & Büchle. — 10,00 Mark.

* Règlement sur le service des bouches à feu de côte. Deuxième partie. — Paris 1904. Ch. Lavauzelle. — 1,80 Mark.

* Rheinboldt, J.: Das Reichsfinanzwesen. — Berlin 1904. C. Heymann. — 0,60 Mark.

Sven v. Hedin: Abenteuer in Tibet. — Leipzig 1904. F. A. Brockhaus. — 6,00 Mark.

* Transactions of the Institution of Naval Architects. Volume 46. — London 1904. H. Sotheran & Co. — 52,00 Mark.

Digitized by Google

* Turnbull's dock and port charges for the United Kingdom. 8. Edition. — North Shields 1904. W. J. Potts. — 21 sh.

Unser Vaterland Japan. Ein Quellenbuch, geschrieben von Japanern. — Leipzig 1904. E. A. Seemann. — 6,00 Mark.

* Voyron: Rapport sur l'expédition de Chine. — Paris 1904. Ch. Lavauzelle. — 6,00 Mark.

* Wanka, J.: Seeposten in Deutschland und dem weiteren Auslande. — Prag 1904. G. Neugebauer. — 0,90 Mark.

* Wegener, Dr., G.: Tibet und die englische Expedition. — Halle a. S. 1904. Gebauer-Schwetschke. — 3,00 Mark.

Zahikjanz, G.: Dampfturbine. — Berlin 1904. Bickel & Co. — 1,50 Mark.

Digitized by Google

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Shipbuilding revival predicted. (N.G. vom 8.9.04.)
Amerikanische Dampfturbinen. (Z., 1904, Nr. 39, 40, 42.)
Battleships: Past, present and future. (N.M.R. vom 22.9.04.)
Remarkable boiler explosion. (E. vom 23.9.04.)
Steam turbine propulsion for marine purposes. (S.A.Suppl. vom 17.9., 24.9.04.)
The size of battleships. Criticism of the „Lord Nelson"-Class. (N.M.R. vom 29.9.04.)
New battleship „New Hampshire". (A.N.J. vom 17.9.04.)
Shipbuilding and shipping in Nagasaki. (Eg. vom 30.9.04.)
Wasserrohr-Schiffskessel „System Dürr". (G.A. vom 1.10.04.)
Les nouveaux cuirassés russes type „Empereur Alexandre III.". (Y., No. 1386 vom 1.10.04.)
Druckluft-Werkzeuge im Schiffbau. (U., Jahrg. 7, Nr. 2.)
Die neuen Monitore „Bodrog" und „Temes" der Donauflottille. (D.A., 1904, Nr. 40.)
Warships construction in government yards. (S.A. vom 1.10.04.)
Machinery of the Italian battleship „Regina Margherita". (M.E., Oktober 1904; S.A.Suppl. vom 8.10.04.)
Die neuesten Schlachtschiffstypen der Hauptseemächte. (D.F., 1904, Nr. 10.)
Entwurf zu einem Schiffssanatorium. (S., Jahrg. 6, Nr. 1.)
Der „Schulz"-Wasserrohrkessel. (Ebenda.)
Die amerikanischen Panzerkreuzer der „Denver"-Klasse. (Ebenda.)
Admiralty orders: the two battleships. (S.W. vom 12.10.04.)
H. M. S. „Black Prince". (E. vom 14.10.04.)
Lloyds registry and shipbuilding. (Eg. vom 14.10.04.)
Schraubentunnel für flachgehende Schiffe. (P., Nr. 783.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

Physical effects of modern gunnery. (A.N.G. vom 24.9.04.)
Informe de la junta comisionada para hacer experiencias con projectiles Hadfield. (Re.G.M., September 1904.)
Machine guns up-to-date. (J.U.S.I., September 1904.)
The newest navy gun. (A.N.J. vom 17.9.04.)
Heclon projectiles. (E. vom 14.10.04.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Das neue russische Unterseeboot. (N.M.B. vom 17.9.04.)
Die englischen Torpedomanöver 1904. (U., Jahrg. 7, Nr. 1, 2.)
Los submarinos en el extremo oriente. (Re.G.M., September 1904.)
Komitee für Unterwasserboote in Frankreich. (I.R.A.F., Oktober 1904.)
Changes to follow the submarine. (A.N.J. vom 17.9.04.)
Eine Seeminenstation in Amerika. (M.S., 1904, Nr. 8.)
Das italienische Unterseeboot „Delfino". (N.M.B. vom 8.10.04.)
Sous-marins et submersibles. (A.Ma. vom 13.10.04.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Landesverteidigung Skandinaviens. (I.R.A.F., Oktober 1904.)
Landungsmanöver an der Küste von Essex. (M.W., 1904, Nr. 121.)

Digitized by Google

Die Verteidigung Sebastopols von der Wasserseite 1854/55. (M. Sb., 1904, Nr. 8.)
Der Festungskrieg im Lichte der Kämpfe um Port Arthur. (M. W., 1904, Nr. 124, 125.)
Port Arthur. (N. M. R. vom 13. 10. 04.)

Maritime und militärische Fragen.

Vollwertige Panzerkreuzer. (D. O., 1904, Nr. 38.)
Der russisch-japanische Krieg. (A. N. J. vom 10. 9., 17. 9. 04; N. M. B. vom 17. 9. 04; M. W., 1904, Nr. 117, 118; Q. vom 16. 9., 1. 10. 04; U., Jahrg. 7, Nr. 1, 2; O. L., 1904, Nr. 33, 34, 35, 36; A. Ma. vom 29. 9., 6. 10., 13. 10. 04; D. A., 1904, Nr. 37, 38, 39, 40; O., Oktober 1904; J. A. M., Oktober 1904; A. B., 1904, Nr. 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40; Re. G. M., August/September 1904; Re. M. B., August 1904; N. M. R. vom 13. 10. 04)
Die Entwicklung der deutschen Flotte. (U., Jahrg. 7, Nr. 1.)
Promotion in the navy. (N. M. R. vom 22. 9. 04.)
Militär-Spionage. (A. B., 1904, Nr. 34.)
Japan's sea power. (E. vom 23. 9. 04.)
Estudio comparado de leyes navales orgánicas. (Re. G. M., September 1904.)
Russian scheme of instruction for battle. (J. U. S. I., September 1904.)
Festung und Feldarmee auf dem ostasiatischen Kriegsschauplatze. (D. M., Oktober 1904.)
Manoeuvres de débarquement en Europe. (A. Ma. vom 29. 9. 04.)
Verlegung der Zentralstation der Flotte von Karlskrona nach Stockholm. (I. R. A. F., Oktober 1904.)
Mannschaftsersatz der amerikanischen Kriegsflotte. (Ebenda.)
Russia's sea power. (A. N. G. vom 1. 10. 04.)
Les avaries de gouvernail pendant le combat. (Y., No. 1386 vom 1. 10. 04.)
A shoot-handed admiralty and some overdue reforms. (U. S. M., Oktober 1904.)
Eine Bestimmung des Gefechtswertes von Kriegsschiffen. (U., Jahrg. 7, Nr. 2.)
Lehren aus dem ostasiatischen Seekriege. (Ebenda.)
The eyes of the fleet. (N. M. R. vom 6. 10., 13. 10. 04.)
Overdue naval reforms. (Ebenda.)
The defences of the coaling stations. (A. N. G. vom 8. 10. 04.)
Der deutsche Flottenstützpunkt in Ostasien. (O. L., 1904, Nr. 36.)
Naval ports and the navy. (N. M. R. vom 13. 10. 04.)
Nos deux escadres et la commission d'enquête. (Y., No. 1388 vom 15. 10. 04.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

The admiralty and the navy programme. (Eg. vom 23. 9. 04.)
The standard of strength for imperial defence. (J. U. S. I., September 1904.)
Deutschlands unzureichende Rüstung zur See. (D. M., Oktober 1904.)
Russia and Japan in the far east. (U. S. M., Oktober 1904.)
Lord Brassey and the Navy. (N. M. R. vom 6. 10. 04.)
L'état, l'armement, les équipages vis-à-vis de la législation maritime. (Y., No. 1387 vom 8. 10., No. 1388 vom 15. 10. 04.)
Naval bases. (A. N. G. vom 15. 10. 04.)

Bildungswesen.

L'école navale. (Y., No. 1385 vom 24. 9. 04.)
Naval academies of Russia and Japan. (M. E., Oktober 1904.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Argentinische Hafenbauten. (A. S. Z., 1904, Nr. 38.)
Hebburn's new dry dock. (S. W. vom 21. 9. 04.)

Digitized by Google

Nile irrigation. (E. vom 23.9., 30.9., 7.10.04; Eg. vom 7.10.04.)
Bestimmung der Höhenlage des Systemschwerpunktes durch einen Dockversuch. (S., Jahrg. 5, Nr. 24.)
The growth of naval works. (N.M.R. vom 29.9.04.)
Die Hellinge der Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulkan. (Z., 1904, Nr. 40.)
Pensacola harbour. (S.W. vom 28.9.04.)
Navy contracts and the Royal dockyards. (Eg. vom 30.9.04.)
Design of a dry dock. (Ebenda.)
Un port moderne Rosario. (Y., No. 1386 vom 1.10.04.)
The dockyards a century ago. (U.S.M., Oktober 1904.)
The Panama Canal. (E. vom 7.10.04.)
Cape Town Harbour. (S.W. vom 12.10.04.)

Sanitätswesen.

Le transport-hôpital russe „Orel". (A.Ma. vom 29.9.04; Y., No. 1385 vom 24.9.04.)
Sanitärische Verhältnisse im russisch-japanischen Krieg. (A.B., 1904, Nr. 40.)
Besondere Seuchen in Formosa. (S.T.H., 1904, Nr. 10.)
Kampf gegen die Malaria in Afrika. (D.K.Z., 1904, Nr. 41.)
L'hôpital maritime de Lorient. (A.Ma. vom 13.10.04.)

Verwaltungsangelegenheiten.

Fleischverpflegung im Frieden. (D.A., 1904, Nr. 38.)

Rechtsfragen.

Seeunfallversicherungsgesetze. (H., 1904, Nr. 39.)
Kongreß des internationalen Seerechtsvereins in Amsterdam. (H., 1904, Nr. 39; S.W. vom 21.9.04.)
Rusia en los Dardanelos. (Re.G.M., September 1904.)
Der „Askold"-Zwischenfall. (O.L., 1904, Nr. 35.)
Neutrality and contraband. (S.W. vom 28.9.04.)
The case of the „Lena". (A.N.J. vom 17.9.04.)
Der russisch-japanische Krieg und das Seekriegsrecht. (D.F., 1904, Nr. 10.)

Koloniale Fragen.

Der Aufstand in Südwestafrika. (D.K.Z., 1904, Nr. 39, 41.)
La colonisation aux Nouvelles-Hébrides. (R.M., August 1904.)

Yacht- und Sportangelegenheiten.

La régate océanique de New York à Marblehead. (Y., No. 1385 vom 24.9.04.)
Zur Ozean-Motorbootwettfahrt. (D.Y., 1904, Nr. 6.)
Der Slipper-Typ. (Ebenda.)
Über das Segeln in Gigbooten. (Ebenda.)
Eine Gebrauchs-Motoryacht. (D.Y., 1904, Nr. 7.)
Zum Umbau S. M. Yacht „Meteor". (Ebenda.)
Die Ausweicheregeln in den Wettsegelbestimmungen des Deutschen Seglerverbandes. (Ebenda.)
Auxiliary power yacht „Mollihawk II". (Eg. vom 7.10.04.)

Geschichtliches.

Galeeren und sonstige Ruderfahrzeuge in der brandenburgisch-preußischen Kriegsmarine. (D.Y., 1904, Nr. 6.)
Die Geschichte des Schiffes. (D.F., 1904, Nr. 10.)

Digitized by Google

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Flüssige Kohlensäure als Feuerlöschmittel. (H., 1904, Nr. 39.)
Drahtlose Telegraphie und Telephonie. (A.B., 1904, Nr. 37.)
Schnelltelegraphie. (E.A., 1904, Nr. 77.)
A new system for securing secrecy in wireless telegraph signaling. (S.A. Suppl. vom 17.9.04.)
Abgestimmte und gerichtete Funkentelegraphie. (P., Nr. 780.)
Über die bei elektrischen Anlagen an Bord von Schiffen zu verwendende Stromart. (S., Jahrg. 5, Nr. 24.)
Elektrisches Schweißen. (S., Jahrg. 6, Nr. 1.)
La télégraphie sans fil. (A.Ma. vom 13. 10. 04.)

Nautische Fragen.

Die magnetischen Fehlerquellen des Schiffskompasses, graphostatisch dargestellt und analysiert auf Basis der Kraftlinien. (M.S., 1904, Nr. 10.)
Vorschlag zu einem Nachtsignalsystem von E. Simon. (H., 1904, Nr. 40.)
Zusammenstellung einheitlicher Bezeichnungen für die Vertikalausmessungen der Gezeiten. (A.H., 1904, Nr. 10.)
Einfluß des Windes und Seeganges auf die Geschwindigkeit der Dampfer. (Ebenda.)
F. Nansen über die Tiefenverhältnisse der nordpolaren Gewässer. (Ebenda.)
Drachenaufstiege in ihrem Einfluß auf Gewitter. (Ebenda.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Über den Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute. (H., 1904, Nr. 39.)
The nation's need of a merchant marine. (N.G. vom 22.9.04.)
Winke und Ratschläge für Schiffsführer, Schiffsoffiziere und Lotsen. (H., 1904, Nr. 41.)
Le rapport du Shipping subsidies Committee anglais. (Y., No. 1387 vom 8.10.04.)
Die schwedische Handelsflotte. (A.S.Z., 1904, Nr. 41.)
Amerikanische Schulschiffe. (A.S.Z., 1904, Nr. 42.)
Brasilianische Küstenschiffahrt. (Ebenda.)

Handels- und Verkehrswesen.

Entwicklung Rotterdams. (A.S.Z., 1904, Nr. 38.)
Dampffährenwesen in den Vereinigten Staaten. (S., Jahrg. 5, Nr. 24.)
Dampferrouten im Nordatlantik. (H., 1904, Nr. 41.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Schiffsverluste im Jahre 1903. (H., 1904, Nr. 40.)
Die großen Seefischereien im Nordatlantischen Ozean. (D.F., 1904, Nr. 10.)
Some new types of lifeboats. (S.A. vom 8.10.04.)

Verschiedenes.

Über Geländedarstellung in Karten. Von W. Stavenhagen. („Das Weltall", 1. 10. 04.)
Coal production in Japan. (Eg. vom 30.9.04.)
Der Nutzen von Armee und Flotte für die deutsche Volkswirtschaft. (M.W., 1904, Beiheft 10.)
Offiziersbeschäftigung. (D.A., 1904, Nr. 40.)
Deutschlands nächster Krieg. (J.A.M., Oktober 1904.)
Pastor Mauritius Rachels Geistlich Seekompaß. (A.H., 1904, Nr. 10.)

Digitized by Google

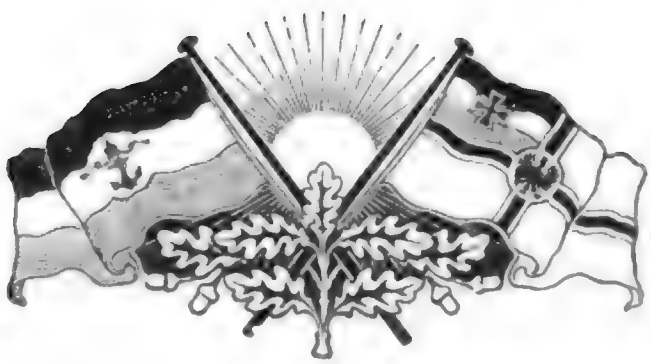
Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google



Digitized by Google

Die Aufgabe der nach den ostasiatischen Gewässern entsandten russischen Ostseeflotte.

Eine strategische Studie.

(Mit 1 Übersichtskarte.)

Über einen im Gange befindlichen Krieg ein richtiges Urteil sich zu bilden, ist schwer. Schon den Kriegführenden selbst ist es kaum möglich, über das hinaus, was vor ihnen liegt, den Stand der Dinge richtig zu übersehen; sie sind teilweise auf schwer zu kontrollierende Nachrichten, teilweise auf Meldungen angewiesen, die die Anschauungen anderer wiedergeben und auf deren Urteilskraft sich stützen. Noch mehr ist für den Außenstehenden Vorsicht geboten, und ich möchte es z. B. nicht unternehmen, die Frage zu beantworten: Was wird die russische Ostseeflotte erreichen? Die Einschätzung des Erfolges, der ja so außerordentlich auch von den Imponderabilien der Kriegführung abhängt, wird in diesem Falle noch dadurch besonders erschwert, daß zwischen dem Beginn des Unternehmens und der Entscheidung eine so lange Spanne Zeit liegt, eine Zeit, in der sich die Vorbedingungen des Erfolges gänzlich ändern können. Etwas anderes ist es, zu besprechen, welche Aufgaben eine Flotte sich stellen sollte, die nach Ostasien entsandt wird, je nach den Umständen, die sie vorfindet, wenn der Reisemarsch endet und die eigentliche Operation beginnt. Aber auch hierbei ist Vorsicht geboten. Ein zu sicheres Einsetzen bestimmter Faktoren in die Rechnung wie ein Eingehen auf Details muß vermieden werden. Wenn ich es versuche, die Aufgabe, die der russischen Ostseeflotte in Ostasien gestellt werden kann, hier zu behandeln, so geschieht es daher mit all den Einschränkungen, die sich aus obigem ergeben, und mehr in der Absicht, uns zur Beurteilung der kommenden Ereignisse durch Besprechung der Aufgabe instandzusetzen, als diese selbst ihrer Lösung näher zu bringen, nicht um zu belehren, sondern um zu lernen. Was ein Krieg uns lehrt, besteht ja nicht allein in der Verarbeitung seiner Resultate, sondern nicht zum wenigsten darin, daß er uns in gewissem Sinne die Möglichkeit giebt, an ihm mitzuarbeiten. Denn wirksamer wie jede Kriegsspielaufgabe und jede Manöveridee sind die Beispiele, die ein im Gange befindlicher Krieg uns vor Augen stellt.

Digitized by Google

Während ich dieſes ſchreibe, hat die Oſtſeeflotte ihre Reiſe bereits angetreten, jeder Tag bringt Nachrichten über ihr Vorgehen, und die Art und Weiſe, wie ſie verſuchen wird, ihre Aufgabe zu löſen, wird immer klarer hervortreten. Ich möchte aber nicht zum Berichterſtatter werden, ſondern die Aufgabe ſo auffaſſen, wie ſie bei Antritt der Reiſe dem Außenſtehenden erkennbar vorlag. Wenn meine Arbeit hierdurch an „Aktualität" verliert und mehr der Theorie als der Wirklichkeit des jetzt im Gange befindlichen Krieges ſich zuneigt, ſo wird ſie dafür vielleicht die Möglichkeit bieten, das Thema allgemeiner und unparteiiſcher zu beſprechen.

Wenn ich nun zunächſt die allgemeine Kriegslage ins Auge faſſe, wie ſie Mitte Oktober war, ſo ſehen wir die Hauptheere der beiden Staaten in heißem Ringen zwiſchen Liaujang und Tieling. Die Ruſſen, im Beginn des Krieges nicht nur im Beſitz des zu Port Arthur gehörenden Teils der Halbinſel Liautung, ſondern Herren der mandſchuriſchen Küſte bis zur Jalu-Mündung, ſind von der See abgedrängt; nur Port Arthur mit ſeiner nächſten Umgebung iſt noch in ihrem Beſitz, zu Lande von der belagernden japaniſchen Armee, nach der See hin durch die feindliche Flotte von der Außenwelt abgeſchnitten. Auch an der Nordoſtgrenze des von Japan beſetzten Kaiſerreichs Korea ſollen ſich Kämpfe abſpielen, ihre Bedeutung für die Operationen zu Lande wie auf dem Waſſer iſt aber ſchwer einzuſchätzen, da nähere Nachrichten fehlen. Wladiwoſtok, der zweite ruſſiſche Kriegshafen in Oſtaſien, mit dem ihn umgebenden ſibiriſchen Küſtengebiet iſt im unbeſtrittenen Beſitz der Ruſſen, nur zeitweilig wird er von den Japanern von See her beobachtet, um die Tätigkeit der in ihm liegenden ruſſiſchen Schiffe zu erkunden oder lahmzulegen. Die Operationen des ruſſiſchen Heeres ſtützen ſich ſomit auf den noch in ihren Händen befindlichen mandſchuriſch-ſibiriſchen Landbeſitz und auf die ſibiriſche Bahn, deren durch die Mandſchurei geführte Endſtrecken ſich von Charbin aus nach Süden zu der Hauptarmee bei Mukden, nach Oſten zu den Streitkräften bei Wladiwoſtok hin gabeln. Operationsbaſis der Japaner iſt die von ihnen beherrſchte See mit dem Wegenetz, das ſie mit ihrer Kraftquelle in der Heimat verbindet. Wie es die wechſelnden Lagen des Krieges und die Eisverhältniſſe des Winters erfordern, können ſie hieran die Landverbindungen anſchließen. Die Belagerungstruppen bei Port Arthur ſtehen mit beiden Flügeln direkt an der See. Für die Hauptarmee kommen in Betracht die Zuwege, die öſtlich der Halbinſel Liautung zu der Mandarinenſtraße führen, die die Japaner auf ihrem Vormarſch vom Jalu her benutzt haben, ſodann die durch den Kriegserfolg ihnen zugefallenen Teilſtrecken der ſibiriſchen Bahn, die auf der Halbinſel Liautung und weſtlich davon die See erreichen. So lange die auf Port Arthur und Wladiwoſtok verteilten Seeſtreitkräfte der Ruſſen noch eine Kriegsdrohung für die Japaner waren, waren dieſe in der Ausnutzung der Seewege beſchränkt, ſeit dem mißglückten Durchbruchsverſuch der Port Arthur-Flotte vom 10. und dem verluſtreichen Gefecht des Wladiwoſtok-Geſchwaders am 14. Auguſt hat dieſe Behinderung aufgehört, und was Japan an Heereskraft einzuſetzen vermag, kann uneingeſchränkt zur Verwendung gelangen, ſo lange dieſer Zuſtand anhält. Hier liegt die erſte Aufgabe der Erſatzflotte.

Digitized by Google

Es ist dies aber nur eine Seite der Sache. Daß die Entscheidung in diesem Kriege jetzt allein im Landkriege fallen kann, liegt eben daran, daß Rußland in Ostasien, so lange keine Hilfe aus der Heimat kommt, zur See wehrlos ist. Ändert sich dies, so ändern sich damit aber nicht nur die Aussichten des Landkrieges, sondern der Seekrieg bekommt dann als ein den Frieden erzwingendes Mittel auch wieder seine selbständige Bedeutung. Die Seeherrschaft sichert nicht nur die Verbindung der in der Mandschurei fechtenden Heere mit der Heimat, sondern die japanischen Inseln werden nur dadurch zu einer wirklichen Kraftquelle für den Krieg, daß die Hilfsmittel der ganzen Welt ihnen zur Verfügung stehen, so lange die Offenhaltung der Seewege dauert und nicht allein die Zufuhr alles dessen sichert, was der Krieg erfordert, sondern durch Inganghalten von Handel und Industrie die Ernährung des Volkes sicherstellt und die japanischen Finanzen stützt. Bekommt die im Anfang des Krieges von Rußland erlassene Erklärung über Kriegskonterbande wieder dadurch Wert, daß die Überwachung der nach Japan und dem Kriegsschauplatz in der Mandschurei führenden Seewege von Kreuzern ausgeübt wird, die von der Kampfkraft einer Schlachtflotte getragen werden, so wird nicht nur die Landkriegführung beeinflußt, sondern je näher solche Bedrohung rückt, desto mehr tritt auch der indirekte Einfluß des Seekrieges wieder in sein Recht, der nicht allein mit Waffengewalt den Feind erschlägt, sondern dadurch wirkt, daß er ihm die Mittel zur Kriegführung nimmt. Gingen aber die Kriegserfolge der Russen noch weiter, gelänge es ihnen, sich die Herrschaft über die See zu erkämpfen, so wäre der Krieg ebenso sicher zu Ende, wie das Schicksal der napoleonischen Armee in Ägypten besiegelt war, als die Schlacht von Abukir den Franzosen das Mittelmeer verschloß, oder wie dem von der See abhängigen Inselreich England der Friede aufgezwungen würde durch Besiegung seiner Flotte.

In diesen Erläuterungen, die ich der Schilderung der Kriegslage angeschlossen habe, liegen schon die Grundzüge für die Aufgaben der Ostseeflotte oder, wie sie ihrer Bestimmung nach genannt wird, des II. pazifischen Geschwaders. Ehe ich mich ihr zuwende, möchte ich noch kurz auseinandersetzen, wie nach meiner Ansicht die ihr in Ostasien zufallende Arbeit durch die dort befindlichen Streitkräfte vorbereitet und unterstützt werden kann. Hieraus werden sich dann auch die Änderungen erkennen lassen, die in der Kriegslage eintreten können, bis sie Ostasien erreicht und wie durch sie ihr Auftrag beeinflußt werden kann. Ich wende mich zunächst der Armee zu.

Gerade zu der Zeit, da die Ostseeflotte ihre Reise antrat, erließ der General Kuropatkin eine Proklamation, in der er sein Heer für stark genug zur Offensive erklärte, und bald darauf ließ er seinen Worten die Tat folgen. Es hatte bis dahin als Grundgedanke der russischen Kriegführung gegolten, dem Feinde jeden Fußbreit Landes streitig zu machen, großen Entscheidungen aber unter Rückzug auf den die Verstärkungen heranführenden Verbindungswegen zur Heimat auszuweichen. Faßt man obige Proklamation als den Entschluß auf, den Krieg mit dem Heere allein zur Entscheidung zu bringen, so würde die auf der Ausreise befindliche Flotte vielleicht nur noch einzugreifen haben, um durch Störung der Seeverbindungen das Ende zu beschleunigen oder um den an die Küste zurückgedrängten Japanern den Rückzug über das Meer abzuschneiden. Man kann den Entschluß, den die russische Oberleitung gefaßt hat, aber auch so deuten, daß es nicht in der Absicht liegt, weiter zurückzugehen,

Digitized by

daß man dem Feinde vielmehr an der Klinge bleiben, die Entſcheidung aber erſt dann herbeiführen wolle, wenn das Eingreifen der Flotte die Kriegslage hierzu genügend umgeſtaltet habe. Das Entſcheidende für das Zuſammenwirken von Land- und Seekrieg liegt aber in beiden Fällen darin, daß man der feindlichen Hauptarmee die Freiheit der Entſchließung nehmen und ſie zwingen will, alle Kräfte zuſammenzuhalten. Es läge hierin zugleich der wirkſamſte Entſatzverſuch für Port Arthur, denn wenn alle von Japan eintreffenden Verſtärkungen benutzt werden müßten, um die japaniſche Hauptarmee widerſtandsfähig zu erhalten, wenn man die Japaner vielleicht ſogar zwingen könnte, hierzu auf die Belagerungstruppen zurückzugreifen, ſo wäre mehr Ausſicht vorhanden, Port Arthur zu halten, bis die Erſatzflotte herankommt, und ihr damit ein ſchwer zu entbehrendes Hilfsmittel der Seekriegführung, einen befeſtigten, mit Reparaturwerkſtätten verſehenen Stützpunkt zu geben. Allerdings wird, wenn man Zeitungsnachrichten trauen kann, Port Arthur, ſelbſt wenn es ſich ſo lange hält, nur noch ein Trümmerhaufen ſein, der der Flotte nicht mehr viel Hilfe wird bieten können. In dem Übergang zu einer mehr offenſiven Verwendung des ruſſiſchen Heeres und damit zu einer Kriegführung, die die Beziehungen zur Küſte nicht aufgibt, liegt aber trotzdem die wirkſamſte Unterſtützung, die die Heeresleitung den Operationen der Flotte bieten kann. Sie kann die in Port Arthur liegenden Schiffe nicht von der Bewachung durch die japaniſche Flotte befreien, ſie kann ſie und den Hafen aber vielleicht am Leben erhalten, bis Verſtärkung kommt. Sie würde damit nur im eigenen Intereſſe handeln, falls die Leiſtungen der Flotte die an ſie geknüpften Hoffnungen erfüllen, denn den Krieg als reinen Landkrieg zu Ende zu führen, iſt eine ſchwere Aufgabe.

Wie ſollen nun die ruſſiſchen Schiffe in Oſtaſien handeln? Sie ſind allein zu ſchwach, um die See zurückzuerobern oder um irgend etwas Entſcheidendes zur Störung der japaniſchen Seeherrſchaft zu unternehmen. Die Ereigniſſe der letzten Monate haben dies dargetan. Es bleibt den in Port Arthur liegenden Schiffen — 4 Linienſchiffe und 1 großer Kreuzer, wenn man das angeblich am 23. Auguſt durch Auflaufen auf eine Mine ſchwer beſchädigte Linienſchiff „Sſewaſtopol“ abrechnet — alſo zunächſt nichts übrig, als abzuwarten. Bleiben ſie kampffähig, bis Erſatz kommt, ſo wird die japaniſche Flottenleitung mit ihnen rechnen müſſen, wenn ſie Entſchlüſſe darüber zu faſſen haben wird, wie ſie den aus Europa anrückenden Streitkräften entgegentreten ſoll. Geſtaltet ſich die Belagerung von Port Arthur aber ſo, daß die Schiffe entweder gefangen oder tatenlos erſchlagen werden können, ſo müſſen ſie den Verſuch machen, wenigſtens ſo viele Schiffe des Feindes mit hinunter zu nehmen als möglich. Denn jeder Verluſt der japaniſchen Flotte verbeſſert die Ausſichten des zu erwartenden neuen Kampfes. Täuſcht aber nicht alles, ſo haben die ruſſiſchen Schiffe den richtigen Zeitpunkt hierfür bereits verpaßt. Ähnlich wie die Gefahren der Belagerung das Geſchwader vor Port Arthur bedrohen, rückt die Gefahr, vom Eiſe eingeſchloſſen zu werden, den beiden in Wladiwoſtok liegenden großen Kreuzern nahe, je länger die Ausreiſe der Oſtſeeflotte dauert. Sie und ihr Hafen ſind nutzlos, ſobald der ſibiriſche Winter ſie gefangen nimmt. Die Schiffe würden, um ſich dem zu entziehen, aber wohl richtiger handeln, wenn ſie, ſtatt wie das Port Arthur-Geſchwader einen Verzweiflungskampf zu kämpfen, der in Anmarſch befindlichen Flotte entgegengingen, ſobald die Gelegenheit dazu ſich bietet und falls die Japaner ihnen ſolche Freiheit der Bewegung laſſen.

Nachdem ich ſo die Lage draußen in Oſtaſien geſchildert habe — die Verhältniſſe bei der japaniſchen Flotte werde ich ſpäter erwähnen — wende ich mich meinem eigentlichen Thema zu. Die Aufgabe der nach den oſtaſiatiſchen Gewäſſern beſtimmten Flotte erſcheint im Sinne früher von mir in dieſen Blättern erſchienenen Veröffentlichungen*) als eine zuſammengeſetzte Operation, d. h. es handelt ſich für ſie zunächſt darum, wie die Entfernung überbrückt werden ſoll, die ſie vom Feinde trennt, dann erſt kommt die Frage, wie ſie handeln ſoll, wenn ſie in den Machtbereich des Feindes eintritt. Daß beides nicht völlig voneinander getrennt werden kann, daß vielmehr der auf dem Kriegsſchauplatz zu erfüllende Auftrag auch von Einfluß iſt auf die Wahl des Anmarſchweges, werden wir gleich erkennen.

Für die Ausreiſe ſtehen der Flotte drei Wege zur Verfügung. Am nächſten iſt der Weg durch den Suezkanal (12 500 Seemeilen),**) etwas weiter der um das Kap der guten Hoffnung (16 100 Seemeilen), am weiteſten der um Kap Horn (21 700 Seemeilen). Zwar hängt von der Beſchleunigung der Reiſe außerordentlich viel ab, der kürzeſte Weg wäre ſomit der beſte, aber die Beſchleunigung allein kann nicht entſcheiden; auch die Ausſichten für ſichere Durchführung der Reiſe, die die verſchiedenen Routen bieten, kommen in Betracht und ſchließlich kann auch ins Gewicht fallen, welche von ihnen die Flotte am günſtigſten Punkt in die Gewäſſer eintreten läßt, die das Kriegstheater bilden. Ich nehme die letzte Erwägung voraus. Der Weg durch den ſtillen Ozean würde ein unbemerktes Eintreffen erleichtern und führt direkt auf die japaniſchen Inſeln. Aber ich glaube, auf erſteres iſt kein zu großer Wert zu legen, und nicht die japaniſchen Inſeln ſind das Angriffsobjekt, um das es ſich handelt, auch nicht die Seewege, die ſie mit der Außenwelt verbinden, ſondern die japaniſche Flotte, die die See nach dem Kriegsſchauplatz in der Mandſchurei hin überbrückt. Die ſpäter zu beſprechenden Schwierigkeiten, die das Verhältnis zu den Neutralen bietet, ſind auf dieſer Seite — ich möchte ſie die amerikaniſche nennen — kaum geringer, die einzelnen Teilſtrecken länger, kurz ich glaube, daß der Weg um Kap Horn kaum in Betracht kommen könnte. Die beiden anderen Routen vereinen ſich, ob die Flotte von der Malakka- oder der Sundaſtraße aus kommt, etwa bei Singapore, ſie ſind alſo für das Eintreten in das Kriegsgebiet gleichwertig. In dieſer Beziehung iſt wichtig, daß auf der ihnen gemeinſamen Strecke, etwa 1500 Seemeilen von Singapore und 500 Seemeilen von der Linie Shanghai—Nagaſaki entfernt, die im japaniſchen Beſitz befindliche Inſel Formoſa liegt. Sie iſt den Hauptinſeln nicht gleichzuachten weder an wirtſchaftlichem Wert noch in militäriſcher Beziehung, ſie iſt ein Außenpoſten, der von Japan aus um ſo ſchwerer zu halten iſt, je mehr ſeine Streitkräfte im Norden gebraucht werden. Für die ruſſiſche Flotte iſt es aber von Wert, daß hier der Einfluß der Neutralen und damit die Beſchränkung, die ſie dem Vorgehen der Flotte auferlegen können, endet. Wer von den beiden Kriegführenden in den Gewäſſern von Formoſa der Stärkere iſt, kann die Küſte und ihre Ankerplätze benutzen. In ihnen endet aber auch der Schutz, den neutrale Gewäſſer den Schiffen geben, die der ruſſiſchen Flotte Vorräte zuführen. Bis nach Singapore ſind die beiden

*) „Marine-Rundſchau" 1904. S. 277 ff.

**) Beihefte der „Marine-Rundſchau" über den ruſſiſch-japaniſchen Krieg. XII 69.

Digitized by Google

Routen, was die Benutzung der Hilfsmittel Neutraler anbelangt, insofern ungleichwertig, als man den Suezkanal als unter englischem Einfluß stehend ansehen muß, einem Einfluß, der der russischen Flotte jedenfalls nicht förderlich sein wird.

Wenn ich mich hiermit dem Einfluß zuwende, den die Neutralen auf die Ausreise der russischen Flotte ausüben können, so ist aus obigen Worten wohl schon erkennbar, wie ich die Anwendung des internationalen Seerechts auf die Praxis einschätze: so klare Bestimmungen, daß man aus ihnen die Handlungsweise der Neutralen in jedem Falle mit Bestimmtheit im voraus entnehmen könnte, enthält das internationale Recht nicht. Die Vielgestaltigkeit des Seekrieges läßt sich nicht in Paragraphen und Rubriken einordnen, auch wird kein Staat es sich nehmen lassen, die allgemeinen Grundsätze, über die das internationale Recht nie hinausgehen kann, in jedem Fall so auszulegen, wie es seiner Auffassung der politischen Lage entspricht. Ich will mich darüber, wie die verschiedenen Staaten die hier in Betracht kommenden Bestimmungen vom reinem Rechtsstandpunkt aus auslegen und wie sie — diese Trennung ist durchaus notwendig, wenn man mit der Wirklichkeit rechnen will — je nach ihrer politischen Stellung zu dem Kriege in Ostasien der russischen Flotte gegenüber sich verhalten werden, in Mutmaßungen nicht weiter ergehen, als es diese Äußerung tut. Wenn diese Arbeit im Druck erscheint, wird sich die Lage bereits in dem Maße geklärt haben, wie die russische Flotte vorschreitet und welche Häfen sie berührt; ich möchte diese Frage des internationalen Rechtes hier nur ganz allgemein behandeln.

Zur Vorbereitung des Weiteren zunächst folgendes. Allen Staaten gemeinsam und den Hoheitsrechten keines von ihnen unterworfen ist im Frieden wie im Kriege das freie Meer. Es wird umschlossen von den Hoheitsgewässern der das Meer begrenzenden Uferstaaten. Im Kriege rechnen das freie Meer und die Hoheitsgewässer der Kriegführenden als Kriegsgebiet; die Hoheitsgewässer der Neutralen dürfen von den Kriegsschiffen beider Gegner zwar durchfahren werden, aber Kriegshandlungen in ihnen sind untersagt. Der unbeschränkte Aufenthalt, der freie Handel und die Benutzung aller Hilfsmittel neutraler Häfen ist Kauffahrteischiffen der Kriegführenden auch im Kriege gestattet; sie stehen dort unter dem Schutz des neutralen Staates, dessen Gesetzen das Schiff als solches auch unterworfen ist. Das Kriegsschiff dagegen stellt einen Teil der bewaffneten Macht seines Staates dar, es kann fremder Gewalt nicht unterworfen werden, es wird diesem exterritorialen Charakter entsprechend im Kriege aber auch gewissermaßen als ein Fremdkörper betrachtet, sein Aufenthalt in neutralen Gewässern wird an bestimmte Bedingungen geknüpft und in vielen Fällen zeitlich beschränkt. Diese Bedingungen und Beschränkungen sind es, die uns hier beschäftigen.

Ich zitiere von ihnen zunächst nach Perels „Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart", die allgemeinen Grundsätze der Neutralität, die hier in Frage kommen, und bemerke dazu, daß dieses Buch, kurz vor dem Ausbruch des jetzt im Gange befindlichen Krieges erschienen, sich neben den Veröffentlichungen des Institut de droit international auf die Lehren namhafter Rechtslehrer anderer Nationen stützt und in Deutschland wohl als die beste Quelle gilt. Ich entnehme dem Buche folgende, je nach der Materie verschiedenen Stellen entnommene Sätze:

1. Der neutrale Staat darf auf seinem Gebiet keine Unternehmungen der Kriegsparteien zum Zwecke der Aktion dulden.

Digitized by Google

2. Er ſoll auch anderweit keine Partei begünſtigen, auch nicht beide, da ſelbſt eine ſcheinbar gleiche Begünſtigung doch nicht für beide Teile gleiche Vorteile mit ſich bringen würde.*)

3. Keine neutrale Macht braucht ſich Störungen des freien maritimen Verkehrs innerhalb des ihrer Souveränität unterworfenen Seegebietes . . . . gefallen zu laſſen.**)

4. Kein neutraler Staat iſt verpflichtet, jeder aber berechtigt, den Kriegsſchiffen der Kriegführenden den Aufenthalt in den ſeiner Souveränität unterworfenen Gewäſſern zu geſtatten.

5. In Fällen der Seenot und für deren Dauer ſoll ein Aſyl nie verſagt werden.***)

6. Nach der Praxis, wie ſie auch in zahlreichen Neutralitätserklärungen zum Ausdruck gekommen iſt, wird gewöhnlich ein Aufenthalt bis zu 24 Stunden geſtattet.†)

7. Ein neutraler Staat darf nicht dulden, daß ſein Seegebiet ſeitens der Seeſtreitkräfte der Kriegführenden zu militäriſchen Unternehmungen oder zu deren Vorbereitung benutzt wird.††)

Als Erklärung zu dem letzten Grundſatz führt Perels aus, daß die unerläßliche Ausrüſtung an den für die Seefahrt erforderlichen Artikeln, wie Heizmaterial, Proviant und Waſſer bis zur Erreichung des nächſten Heimatshafens genommen werden dürfe, und unterſcheidet ausdrücklich zwiſchen Seefahrt im Kriege, d. h. dem, was ich Überbrückung des Raumes genannt habe, und derjenigen militäriſchen Aktion, die einer Operationsbaſis bedarf. Man kann alſo ſchon hiernach ſagen: Was die ruſſiſchen Schiffe für ihre Ausreiſe nach Oſtaſien von den Neutralen haben wollen, bedingt für dieſe keinen Bruch der Neutralität, es iſt im Sinne dieſer Ausführungen keine „Unternehmung zum Zwecke der Aktion“ (Nr. 1), keine verbotene „Begünſtigung“ (Nr. 2), die Auffüllung von Kohlen, Proviant und Waſſer bis zur Erreichung des nächſten Heimatshafens ſoll nicht nur geſtattet ſein, um „Fällen der Seenot“ vorzubeugen (Nr. 5), die Benutzung neutralen Seegebietes hierfür zählt auch nicht zu den „militäriſchen Unternehmungen oder deren Vorbereitung“ (Nr. 7). Dem ſteht aber gegenüber, daß der Aufenthalt „gewöhnlich“ nur bis zu 24 Stunden dauern darf, eine Einſchränkung, die benutzt werden kann, um auch das Maß der Vorratsergänzung zu beſchränken, daß „Störung des freien maritimen Verkehrs“ (Nr. 3) ein ſehr dehnbarer Begriff iſt, ja daß jeder Staat trotz alledem das Recht hat, ſeine Häfen den Kriegführenden zu verſchließen. Das Kohlennehmen bis zum Erreichen des nächſten Heimatshafens kann, wo man nach Vorwänden ſucht, um ſich einzumiſchen, ohne doch mit anerkanntem Gewohnheitsrecht in Zwieſpalt zu geraten, vielleicht auch an die Bedingung geknüpft werden, nach Verlaſſen des Hafens den Weg einzuſchlagen, der dorthin führt. Wo liegt aber der nächſte Heimatshafen für die ruſſiſchen Schiffe, denen die Durchfahrt durch die Dardanellen nicht geſtattet iſt, wenn Port Arthur fällt und Wladiwoſtok durch Eis verſchloſſen iſt? Ein Schritt zu ſolcher Kontrolle des ſpäter einzuſchlagenden Weges iſt auch bereits von England getan. Wir werden bei der Beſprechung der Neutralitätserklärungen hören, daß Kohlen gegeben werden dürfen bis zum nächſten

*) S. 210. **) S. 211. ***) S. 212. †) S. 213. ††) S. 216.

Digitized by Google

Heimatshafen „or to some nearer named neutral destination“. Liegt in dieser Angabe des nächsten anzulaufenden Hafens nicht eine Einschränkung des freien Handelns?

Man sieht, es ist in diesen Festsetzungen des Seekriegsrechts eine Anzahl Punkte eingeschlossen, die, wenn nicht deutungsbedürftig, doch deutungsfähig sind, und die es den neutralen Staaten ermöglichen, ihrer Rechtsauffassung, ihrer Auffassung, der politischen Lage oder ihrem eigenen Bedürfnis entsprechend Stellung zu nehmen. Diese Stellungnahme geschieht nun zunächst durch die Neutralitätserklärungen, die die neutralen Staaten nach internationalem Gebrauch bei Ausbruch eines Krieges erlassen, für deren Inhalt und Form aber irgendwie feststehende Normen nicht existieren. Immerhin bieten sie mehr als das internationale Recht an sich, das, soweit nicht bestimmte Verträge ihm zugrunde liegen, eine international anerkannte Form nicht hat, und lassen weitergehende Schlüsse zu über die Durchführbarkeit des russischen Unternehmens und über die der Ostseeflotte zu erteilenden Befehle zur Zeit des Antritts der Ausreise. Mir liegen vor die Erklärungen von Deutschland, England, den Vereinigten Staaten, Frankreich, China und Niederländisch-Indien. Erstere beschränkt sich darauf, den Angehörigen des Reiches von dem Ausbruch des Krieges Kenntnis zu geben und sie zu ermahnen, sich aller Handlungen zu enthalten, die der Neutralität Deutschlands zuwiderlaufen. Die anderen Erklärungen geben zunächst bekannt, worin die Neutralitätspflichten der Staatsangehörigen bestehen, und fügen dem hinzu, was die staatlichen Behörden den Kriegsschiffen der beiden Gegner für Rechte einräumen sollen, wenn sie in dem Hoheitsgewässer des Staates Aufenthalt nehmen. Ich nehme diese Bestimmungen voraus.

In englischen Häfen sollen die Schiffe nicht länger verweilen dürfen als einen Tag, ausgenommen wenn stürmisches Wetter sie zurückhält, oder wenn sie Proviant oder andere Dinge brauchen, die für ihre Besatzung notwendig sind, oder wenn sie Reparaturen erfordern. In allen Fällen sollen sie „sobald als möglich“ wieder auslaufen, bei Reparaturen spätestens 24 Stunden nach deren Beendigung. Kohlen dürfen eingenommen werden für den Gebrauch bis zum nächsten Heimatshafen oder bis zu einem näher als dieser gelegenen Hafen eines neutralen Landes, der dann namhaft zu machen ist. Dieses Recht, Kohlen zu nehmen, erhält jedoch bei England und mit sinngemäßer Abänderung bei den Vereinigten Staaten folgende Einschränkung: „aber keinem Schiffe sollen in demselben noch irgend einem anderen britischen Hafen oder sonst in britischen Hoheitsgewässern aufs neue Kohlen geliefert werden, bevor nicht drei Monate seit der letzten Kohlenergänzung vergangen sind“. Die chinesische Neutralitätserklärung enthält diese Bestimmung nicht, die niederländische nicht in ganz so präziser Form. Im Gegensatz hierzu steht die Erklärung von Frankreich, dem Lande, dessen Häfen neben denen Englands auf den beiden ostwärts gerichteten Routen am meisten in Frage kommen. Frankreich beschränkt die Dauer des Aufenthaltes von Kriegsschiffen in seinen Häfen nur, wenn diese Prisen mit sich führen. Der Aufenthalt von Schiffen ohne Prisen ist unbeschränkt, sie „genießen Asyl“, falls sie den allgemeinen Neutralitätsbedingungen — keine Waffenergänzung, keine Vornahme oder direkte Vorbereitung von Kriegshandlungen usw. — sich fügen. Sie dürfen auch alle Vorräte und Reparaturmittel an Bord nehmen, „die zur Sicherheit

Digitized by Google

der Seefahrt notwendig sind". Man erkennt den Unterschied in der Auffassung beider Staaten, zugleich aber auch die verschiedenen Aussichten, die für die russische Flotte entstehen, je nachdem sie die Häfen des einen oder des andern zum Anlaufen wählt. Aber auch England, der Staat, der für gewisse Fälle sich zum Bundesgenossen Japans verpflichtet hat und der nach Ansicht vieler schon jetzt als sein heimlicher Bundesgenosse gilt, erkennt hier das an, was ich „das Recht der Seefahrt im Kriege" nennen möchte. Ob man beim Erlaß dieser Proklamationen daran gedacht hat, daß eine russische Flotte aus der Ostsee dieses Recht der Seefahrt zu einem Kriegsmarsch nach Ostasien benutzen würde, möchte ich dahingestellt sein lassen, ebenso, ob die von mir vorher bezeichneten zweifelhaften Punkte, die zum Teil auch nach Erlaß der Proklamation noch bestehen, nicht Gelegenheit bieten werden, den Russ[illegible] Schwierigkeiten zu bereiten. Zu konstatieren bleibt aber für unsere Aufgabe so[illegible] als weil es von bleibendem allgemeinem Interesse ist, daß solch Zugeständnis [illegible]echtes der Seefahrt im Kriege nur das enthält, was dem Zweck des internat[illegible]nalen Rechtes und dem Interesse der Allgemeinheit entspricht. An anderer S[illegible]*) habe ich geschrieben: „Der innige Zusammenhang zwischen dem Wirtschaftsleben der Völker und dem Seekriege ist heute am klarsten darin erkennbar, daß die Empfindlichkeit ihrer Seeinteressen es allen Staaten nahelegt, entstehende Kriege möglichst zu lokalisieren, um sie ihrem Ende zuzuführen, und das geschieht am wirksamsten durch Innehaltung der Neutralität." Dies darf aber nicht dazu führen, das Kriegführen der Staaten unmöglich zu machen, die nicht über die ganze Welt hin Etappenpunkte zur Verfügung haben. Eine solche Rechtsauffassung sähe sogar einer Rechtsverweigerung verzweifelt ähnlich, und ich habe an derselben Stelle es ausgesprochen, daß es eine weitere Aufgabe des internationalen Rechtes sei, den Mitgliedern der Staatengemeinschaft im Interesse aller ihr höchstes Souveränitätsrecht zu wahren, das Recht, Krieg zu führen.

Wie man nun die Zugeständnisse, die hier den Kriegführenden gemacht werden, auch auffassen mag, immer wird man sich doch der Ansicht nicht verschließen, daß es von den russischen Admiralen und von der russischen Regierung festen Willen und großen militärischen wie politischen Takt erfordern wird, wenn sie die Flotte durch alle Fährnisse der Situation glücklich hindurchsteuern wollen. Goldene Brücken zu bauen im weitesten Sinne des Wortes ist in solchen Lagen gut. Wenn die russische Flotte sich alles mitbringt, was sie braucht, oder wenn sie Schiffe damit vorausschickt, so kommt sie nicht nur schneller zum Ziel, sie erleichtert auch den neutralen Staaten damit ihre Stellungnahme, weil sie dann nur den navigatorischen Schutz ihrer Gewässer beansprucht und nicht materielle Hilfe. Daß dabei für die neutralen Reeder und Kaufleute noch ein gutes Geschäft mit unterläuft, wenn die kohlenproduzierenden Länder in Häfen einer dritten Nation die Russen versorgen, muß auch in Rechnung gestellt werden. Dieses Zuführen von Kohlen ist eine weitere Hilfe der Neutralen, um die Seefahrt im Kriege möglich zu machen, wo die marschierende Flotte sich nicht auf eigenen Schiffen aus der Heimat mit Kohlen versorgen kann, und man kann

*) Das Wirtschaftsleben der Völker und der Seekrieg. „Deutsche Rundschau", Novemberheft, Seite 281.

Digitized by Google

ſagen, die halbe Welt iſt hierbei auf engliſche Kohle angewieſen. Liegt darin nun ein Neutralitätsbruch, daß man ſolche Zuführung von Kriegskonterbande den Untertanen neutraler Länder geſtattet? Wird England die Förderung der ruſſiſchen Kriegführung, die darin liegt, zulaſſen? Die engliſche Regierung ſteht hierbei einem ſehr charakteriſtiſchen Zwieſpalt in der Volksſtimmung gegenüber. Dieſelbe öffentliche Meinung, die, wenn man nach Zeitungsſtimmen urteilen will, ihrer Regierung zuſtimmen würde, wenn ſie durch eine bewaffnete Neutralität, die die Welt umſpannt, Kriegsſeefahrten unterdrückte, die engliſchem Intereſſe nicht dienſtbar ſind, würde recht ungehalten ſein, wollte der Staat den Kohlenhändlern das Geſchäft legen, die ſolche Kriegsfahrt durch Zufuhr von Kohlen ja erſt ermöglichen. Zwiſchen den beiden Extremen, die hierdurch bezeichnet ſind, wird auch in dieſem Falle die engliſche Regierung ihre Stellung ſo wählen, wie es nach ihrer Anſicht den Intereſſen des Landes entſpricht, und ich zweifle nicht daran, daß, wo politiſche Bedenken anderer Art dem nicht entgegenſtehen, das neutrale England überall hin den Ruſſen Kohlen liefern würde. Es liegt aber hierin, wie ich ausdrücklich betonen möchte, um dieſe Ausführungen nicht als eine Denunziation erſcheinen zu laſſen, weder ein Bruch mit dem, was nach Anſicht aller zuläſſig iſt, noch mit der bisherigen Handlungsweiſe Englands in anderen Kriegsfällen. Wenn Untertanen neutraler Staaten den Kriegführenden Kriegskonterbande zuführen — und hierzu rechnet nach den Proklamationen von Rußland wie von Japan die Kohle — ſo handeln ſie damit auf eigene Gefahr*) und die Unſicherheit, die über den Begriff der Kriegskonterbande herrſcht, macht ſich vorzugsweiſe geltend, „weil die Intereſſenten des Seehandelsverkehrs nicht nur keine Neigung haben, ſich durch den Krieg beeinträchtigen zu laſſen, ſondern die durch den Krieg ſelbſt gebotenen Chancen für beſonders gewinnbringende Geſchäfte auszunutzen ſuchen.“**) Schon in früheren Fällen hat ſich die engliſche Regierung zu dieſem von Perels hier ganz allgemein aufgeſtellten Standpunkt bekannt und im Jahre 1877 aus Anlaß des ruſſiſch-türkiſchen Krieges erklärt: „Der Krieg ſchafft für den neutralen Handel ſchon an ſich viele Schwierigkeiten, und die Regierung Ihrer Majeſtät hat nicht die Abſicht, dieſe noch dadurch zu vermehren, daß ſie dem Handel ihres Landes Beſchränkungen auferlegt, die über das hinausgehen, was die anerkannte Praxis neutraler Staaten iſt.“

Die für den jetzigen Kriegsfall erlaſſene engliſche Neutralitätserklärung trägt dem nur dadurch Rechnung, daß ſie es britiſchen Untertanen zwar bei Strafe verbietet, Kriegsdienſte bei einem der beiden Gegner zu nehmen, ihnen Schiffe für Kriegszwecke zu bauen oder Expeditionen für ſie auszurüſten, ihre Kriegsſchiffe mit Geſchützen oder ſonſtiger Kriegsausrüſtung zu verſehen, denen dagegen, die nur Kriegskonterbande über See führen oder eine rechtmäßig erklärte Blockade brechen, wird zwar mit der Allerhöchſten Ungnade (Our high Displeasure) gedroht, ihnen aber dann nur bemerklich gemacht, daß die Regierung nichts tun werde, um ſie gegen die Wegnahme ihrer Schiffe und der darauf verladenen Güter zu ſchützen. *Alſo erſt da, wo die japaniſchen Kreuzer der Kohlenzufuhr entgegentreten, ſteht ſie in Frage.* Sie dürfen dies aber nur tun auf der freien See und in den Hoheitsgewäſſern der

*) Perels, Seite 237.

**) Ebenda Seite 236.

Digitized by Google

kriegführenden Staaten, an den Grenzen der neutralen Seegebiete endet nicht nur das Prisenrecht, sondern auch das Recht, neutrale Schiffe anzuhalten oder auf Kriegskonterbande zu untersuchen.

Sieht man nur auf das, was das internationale Recht vorschreibt und was die Neutralitätserklärungen aussprechen, so werden bei der Ausreise dem russischen Geschwader unüberwindliche Schwierigkeiten nicht entstehen, wenn es seine Reisedispositionen den Verhältnissen anpaßt. Der Unterschied in der englischen und in der französischen Erklärung läßt erkennen, wie das möglich ist. Wie die Lage sich ändert bei Annäherung an das Kriegsgebiet, wird später zu besprechen sein. Die Anpassung an die Verhältnisse kann vielleicht an einzelnen Stellen auch darin bestehen, daß man das Anlaufen von Häfen vermeidet und die Vorratsdampfer an abgelegene, dem Verkehr und dem Telegraphen noch nicht erschlossene Küstenorte bestellt. Man kann damit verhindern, daß von der Benutzung neutraler Gewässer überhaupt Kunde nach außen dringt, oder daß der betreffende Staat Stellung dazu zu nehmen braucht. Näheres Eingehen auf die geographischen Verhältnisse würde erst erkennen lassen, wo es möglich ist, auch außerhalb der Dreimeilengrenze geschützte Meeresstellen zu finden, die Kohlen zu nehmen gestatten, dabei aber mit der Neutralität des Küstenstaates nichts zu tun zu haben. Auch die Verteilung der Schiffe auf eine größere Anzahl von Häfen, so unbequem sie für den Zusammenhalt des Ganzen wäre, kann dazu dienen, politische Schwierigkeiten zu vermeiden.

Nachdem ich so die allgemeinen Bedingungen der Ausreise besprochen habe, wende ich mich der Frage zu: Welche der beiden östlichen Routen ist die günstigere, die durch den Suez-Kanal oder die um das Kap der guten Hoffnung? Um zu entscheiden, ob die kürzere Kanalroute gewählt werden kann — von ozeanographischen und navigatorischen Rücksichten will ich nicht sprechen —, müssen wir uns zunächst die Festsetzungen betrachten, die den Verkehr im Suez-Kanal in Kriegszeiten regeln sollen. Der hierüber geschlossene Vertrag bestimmt, daß der Kanal im Kriege wie im Frieden für Handels- und Kriegsschiffe ohne Unterschied der Flagge frei und offen sein soll. Für den Aufenthalt in Suez und Port Said gilt, von Ausnahmen abgesehen, die übliche Aufenthaltsbeschränkung auf 24 Stunden. An Kohle und sonstigen Bedürfnissen darf nur genommen werden, was durchaus notwendig ist. Eine besondere Stellung nahm aber England hier durch eine Erklärung ein, die seine Delegierten vor Unterzeichnung des Vertrages abgegeben haben. Sie besagt, England müsse zu den Bestimmungen des Vertrages einen allgemeinen Vorbehalt machen für den Fall, daß diese sich nicht vereinbar erweisen würden mit dem vorübergehenden Ausnahmezustand, in dem Ägypten sich augenblicklich befände und insoweit sie die Aktionsfreiheit der Regierung Englands behinderten während der Zeit, da englische Streitkräfte Ägypten besetzt hielten. Nachdem durch den in diesem Sommer zwischen England und Frankreich geschlossenen Vertrag (das Marokko-Abkommen), der mir allerdings nur aus den Zeitungen bekannt ist, dieser provisorische Zustand zu einem Definitivum sich ausgewachsen hat, ist dieser Vorbehalt wohl erledigt, denn in diesem Abkommen erklärt sich die englische Regierung, „um die freie Durchfahrt durch den Kanal zu

Digitized by Google

ſichern", mit dem Vertrage von 1888 und ſeinem Inkrafttreten ausdrücklich einverſtanden. Artikel 6 dieſes Marokko-Abkommens ſagt dann weiter, „da ſo die freie Durchfahrt durch den Kanal gewährleiſtet iſt", können die Feſtſetzungen des Vertrages von 1888 über die Art und Weiſe, wie Ägypten und die Pforte unter Mitwirkung der anderen kontrahierenden Mächte die Freiheit des Verkehrs im Kanal zur Zeit eines Krieges ſicherſtellen ſollen, in Fortfall kommen.

Formell ſcheint ja danach alles in beſter Ordnung und nichts im Wege zu ſein, daß die ruſſiſche Flotte den Kanal wie jede andere Meeresſtraße paſſiere. Aber ob es in Wirklichkeit ebenſo ſein würde, iſt mir doch zweifelhaft. England hat ſich mit dem Vertrage von 1888 einverſtanden erklärt, „um den freien Verkehr zu ſichern." Wer ſteht dafür, daß es, wie die politiſche Lage heute iſt, die Durchfahrt von 41 großen Schiffen und Fahrzeugen, die ihrer Beſtimmung gemäß in ſchneller Folge den Kanal paſſieren müßten, nicht als eine Störung des freien Verkehrs anſieht? Könnte es ſich hierbei nicht ſogar, ohne die internationale Stellung des Kanals in Rechnung zu ziehen, ganz allgemein auf das berufen, was Perels (Nr. 3) über Störungen des freien maritimen Verkehrs innerhalb des der Souveränität eines Neutralen unterworfenen Seegebietes ſagt? Gehen aber die Schiffe einzeln und in größeren Pauſen hindurch, ſo geht ein Teil der Wegerſparnis verloren, und es entſtehen vielleicht dadurch weitere Schwierigkeiten, daß ſich der Aufenthalt der Schiffe an beiden Seiten des Kanals kaum ſo regeln läßt, daß er einer rigoroſen Auslegung der Beſtimmungen über die Benutzung neutraler Hoheitsgewäſſer nicht Gelegenheit zum Eingreifen böte. Kurz ich möchte glauben, daß eine große Flotte trotz aller Verträge nicht auf eine kriegsmäßige Benutzung des Kanals wird rechnen können, ohne ſich vorher darüber Sicherheit verſchafft zu haben, wie ſich England dazu ſtellt, und ob Rußland jetzt ſolche Garantien erhalten hätte, iſt eine weitere Frage. Die Sache bekäme ein etwas anderes Geſicht, wenn man die Flotte teilte, aber ſolche Teilung hat immer etwas Mißliches, namentlich wenn es ſich um ſo weite Räume handelt, und ob es gelänge, die Teile in telegraphiſcher Verbindung zu erhalten, iſt auch wohl ungewiß. Das Tempo des Marſches im ganzen würde außerdem immer durch den Teil beſtimmt werden, der den weiteren Weg wählt. Wo ſoll dann aber der andere Teil während deſſen bleiben? Wird man ihm irgendwo Hafenruhe zum Abwarten geben, oder wird er als „Fremdkörper" ausgeſtoßen werden und in See bleiben müſſen? Nur das Aſylrecht in franzöſiſchen Mittelmeerhäfen und in Obok gäbe Gelegenheit, dies zu vermeiden. So unbequem der Weg um das Kap der guten Hoffnung alſo auch namentlich für die kleineren Fahrzeuge ſein mag, ſo ſehr er ſie der Gefahr ausſetzt, zuſammenzubrechen, ich möchte es nicht für ausgeſchloſſen halten, daß die ganze ruſſiſche Flotte dieſen Umweg wählt, falls ihr auf dem anderen Wege Schwierigkeiten drohen. Wird er für die Torpedobootszerſtörer auch zu einer Küſtenfahrt — die einzige lange Ozeantour wäre von Diego Suarez auf Madagaskar zur Sundaſtraße gerechnet 3000 Seemeilen —, ſo könnten ſie den dadurch entſtehenden Zeitaufenthalt wohl durch erhöhte Geſchwindigkeit wieder einbringen.

Je allgemeiner man die Aufgabe auffaßt, die in Oſtaſien zu löſen iſt, deſto näher läge die Frage: Wie müßte die Flotte beſchaffen ſein, die ihre Löſung ſicherſtellte? Die Aufſtellung einer ſolchen Idealflotte wäre ja nicht ſchwer, was ſollte ſie

Digitized by Google

uns aber nützen? Ich wende mich daher der Flotte zu, wie sie ist. Nach Angaben russischer Blätter besteht sie aus den Panzerschiffen „Knjäs-Ssuworoff", „Imperator Alexandr III.", „Borodino", „Arjol", „Ossljabja", „Nawarin" und „Ssissoi Weliki", den beiden älteren Panzerkreuzern „Dmitri Donskoi" und „Admiral Nachimoff", den großen geschützten Kreuzern „Oleg"*) und „Awrora", vier kleinen Kreuzern und zwölf Torpedobootszerstörern. Ferner gehören dazu vier frühere Schnelldampfer und fünf Schiffe der russischen freiwilligen Flotte, die als Hilfskreuzer dienen, sieben Transportdampfer und ein Hospitalschiff.

Ich habe diese Arbeit eine strategische Studie genannt und damit das rein taktische Gebiet ausgeschlossen. Es dürfte auch kaum möglich sein, zu einem Unternehmen, das vorläufig doch nur in großen Umrissen erkennbar ist, vom Standpunkte des Taktikers aus Stellung zu nehmen, zumal wenn man, wie ich es tue, für die taktische Entscheidung nicht auf irgendwelche den Schiffen rechnungsmäßig beigelegte Wertzahlen das Hauptgewicht legt sondern mehr auf das taktische Können der Führer, auf die Durchbildung der Schiffsbesatzungen und auf den festen Willen, das, was man als richtig erkannt hat, auch durchzuführen. Aber das hiernach taktisch Erreichbare muß auch der Stratege in Rechnung stellen, denn erst durch taktischen Erfolg rückt die Strategie ihrem Ziele näher, und ich werde noch darauf hinzuweisen haben, daß gerade hier alles von ihm abhängt. Zunächst kommt es aber für den Strategen darauf an, die Streitkräfte so zu führen, daß sie in guter Verfassung auf den Kriegsschauplatz gelangen und dann unter günstigen Bedingungen in den Kampf eintreten. Sehe ich mir die russische Flotte auf die Möglichkeit hin an, diese strategische Aufgabe zu erfüllen, so ist es schwer, zu einem sicheren Urteil zu gelangen. Für die Schlacht selbst kommt nur ein kleiner Teil der Schiffe in Betracht, eigentlich nur die sieben Linienschiffe, aber der ganze Apparat, der, ohne direkt zur Entscheidung mitzuwirken, doch die Basis für sie bildet, muß mit hinausgeschafft werden, er spielt eine wichtige Rolle bei der Vorbereitung zur Schlacht.

Für das Hinausschaffen nach dem Kriegsschauplatz kommt zunächst die Marschfähigkeit der Flotte, d. h. der Kohlenvorrat und die Seeausdauer der Schiffe, in Betracht. Nur für einen Teil von ihnen — ich verweise hierfür auf die jedem zugänglichen Flottenlisten — sind Angaben über Kohlenvorrat und Dampfstrecke vorhanden, aber nimmt man an, daß die größte abzudampfende Strecke vom Roten Meer wie von Madagaskar aus rund 3000 Seemeilen betrage, so dürften Schwierigkeiten nach der Richtung hin kaum bestehen, wobei für die Torpedobootszerstörer wohl auch darauf zu rechnen ist, daß sie gelegentlich in See von größeren Schiffen Kohlen erhalten. Die Seeausdauer gut geführter Torpedoboote, wie man diese Fahrzeuge, wenn auch gegen den Gebrauch der meisten Flottenlisten, wohl richtiger nennt, ist auf Ozeanstrecken, wie diese sind, bei Reisemärschen schon öfter als ausreichend erkannt worden, und es liegt kein Grund vor, den Marsch der Russen bis etwa zur Sundastraße anders einzuschätzen. Denn Schonung von Material und Personal ist auch für die anderen Schiffe geboten, und eine Kriegsgefahr liegt dort kaum vor. Immerhin fügt

*) „Oleg" hat zusammen mit dem kleinen Kreuzer „Ssumrud", fünf der hier aufgeführten Torpedobootszerstörer und drei Hilfskreuzern die Reise erst später angetreten.

Digitized by Google

die Mitnahme der Torpedoboote den Schwierigkeiten der Ausreise noch eine weitere hinzu, der man sich vielleicht nur ausgesetzt hat, um die Kampfkraft der Flotte zu erhöhen. Denn wie stark der Gegner in die Entscheidung eintreten wird, läßt sich noch nicht übersehen, und der Kraftüberschuß, den die Torpedoboote gewähren können, kann den Linienschiffen vielleicht sehr erwünscht sein. Ob er dadurch zur Geltung kommen wird, daß die Boote in der Schlacht selbst mitwirken, oder ob sie vorher eingesetzt werden sollen, um den Feind zu schwächen, läßt sich natürlich nicht voraussagen. In beiden Fällen aber werden die Boote mehr auf sich angewiesen sein, als sonst für ratsam erachtet wird, denn die Ausstattung der Flotte mit Kreuzern, namentlich mit kampfkräftigen Kreuzern, ist an denen des Gegners gemessen gering, selbst wenn es den beiden Schiffen aus Wladiwostok gelingen sollte, rechtzeitig der Flotte entgegenzukommen. Die beiden Panzerkreuzer sind nach Gefechtswert und Geschwindigkeit minderwertig, und die Hilfskreuzer kommen wohl für Nachrichtenübermittlung und für sonstige Aushilfen in Betracht, sie können auch als Späher verwendet werden, überall da aber, wo der Kreuzer seinen Dienst nur dadurch verrichten kann, daß er vermittelst seiner Kampfkraft erzwingt, was ihm obliegt, müssen sie versagen. Hierdurch wächst die Schwierigkeit des Aufklärungsdienstes und des Fühlunghaltens, sowie die Gefahr, daß es den Japanern gelingt, ihre Torpedoboote vor der Schlacht zum Angriff zu bringen und dadurch die russische Flotte noch mehr zu schwächen. Aber es geht eben hier wie vielfach im Kriege, man muß sich einrichten mit dem, was man hat; nicht rückwärtsschauen und Versäumnisse der Kriegsvorbereitung tadeln hilft hier weiter, sondern das Ziel ins Auge fassen und handeln.

Ich habe, was ich über diesen Teil der Ausreise sagen wollte, beendet. Daß es schließlich nur Andeutungen sind, auch nach der rein militärischen Seite hin, ist mir wohl bewußt. Handelt es sich doch darum, eine neu in Dienst gestellte Flotte während des Ausmarsches zu einem Kampfkörper zusammenzuschweißen, der dem kriegsgeübten Feinde gewachsen ist. Was hierfür geschehen soll, muß wohl beendet sein, wenn die Flotte den indischen Ozean verläßt; von da ab muß man bereit sein, statt zu üben, der Wirklichkeit des Krieges gegenüberzutreten. Man erkennt auch hierbei wieder, wie wichtig es ist, die Flotte zusammenzuhalten. Geteilter Ausmarsch, der die Streitkräfte erst an der Grenze des Kriegsschauplatzes zusammenführt, kann die Kriegsvorbereitung ernstlich schädigen. Die Frage, wo endet der Reisemarsch und wo beginnt der Kriegsmarsch, möchte ich, abgesehen von diesen Rücksichten auf die Ausbildung, dahin beantworten, daß von der Gegend von Singapore ab, oder nachdem alle Teile nach Durchquerung des indischen Ozeans ihre Vorräte wieder aufgefüllt haben, eine Zusammenfassung der Flotte notwendig wird, wobei vorübergehende Detachierungen und auch getrennter Marsch von Kampfflotte und Troß nicht ausgeschlossen sind. Jetzt ist man auch an dem Ort angekommen, wo der Troß anders organisiert, wo die Zufuhr von Vorräten anders geregelt werden muß, da hier im Gegensatz zu den bisher befahrenen Meeren, in denen feindliche Streitkräfte kaum erwartet werden konnten, die umstrittene See beginnt. Bisher konnten die Zufuhren — von dem der Flotte als Transporter zugeteilten Begleitschiffen sehe ich ab — teilweise sogar mit

Digitized by Google

Dampfern vorausgeschickt werden und an bestimmten Orten die Flotte erwarten, eine militärische Organisation und militärischer Schutz für diese Zufuhren war nicht nötig. Jetzt wird der zusammengefaßte Troß Deckung finden müssen in der Kampfkraft der Flotte, die er begleitet, oder in der von konvoyierenden Kriegsschiffen, wenn eine losere Verbindung von Flotte und Troß für richtiger gehalten wird.

Von größerer strategischer Bedeutung aber als dies ist die Entscheidung darüber, wo die einfache Operation beginnen soll, mit der die Flotte schließlich an ihre eigentliche Aufgabe herantritt. Ich verstehe unter einer einfachen Operation eine solche, die mit den Vorräten durchgeführt werden kann, die die Schiffe in sich tragen. Man wird natürlich danach streben, die letzte Ergänzung der Vorräte so nahe an den Feind heranzuschieben, wie es sich mit der Sicherheit irgend verträgt, um mit möglichst vollständiger Ausrüstung dem Feinde entgegenzutreten. Diese letzten strategischen Schachzüge der Parteien, die der taktischen Entscheidung vorangehen, sind von der größten Bedeutung für den Gang der Ereignisse. Denn ganz ähnliche Berechnungen wie die Angreifer — die Russen — werden die Japaner anstellen, die die See bisher beherrscht haben und sie nun aufs neue verteidigen müssen. Die Russen aber spielen hierbei mit höherem Einsatz. Gelingt es ihnen in der Schlußoperation nicht, den Japanern einen taktischen Erfolg abzuringen, der ihnen zunächst Freiheit des Handelns, also auch die Möglichkeit gibt, ihre Vorräte wieder zu ergänzen, so kommen sie in eine höchst üble Lage. Den Japanern bleibt immer die Möglichkeit, in einem ihrer Häfen unter dem Schutz von Befestigungen sich neu auszurüsten. Auch dies bedingt ja ein Loslassen des Feindes, ist also ein Nachteil, die Russen aber können Sicherheit zur Ergänzung der Vorräte und damit neue Aktionskraft allein erkaufen durch Besiegung der feindlichen Flotte. So hat uns schon die Besprechung der Operation an sich zu dem Schluß geführt, daß hier wie fast immer im Kriege der Angriff auf die feindliche Flotte das erste Ziel ist. Zu derselben Auffassung kommen wir aber auch, wenn wir wieder an die allgemeine Aufgabe der nach Ostasien entsandten russischen Flotte, wie ich sie in der Einleitung kurz skizziert habe, zurückdenken. Entsatz des Geschwaders in Port Arthur — falls davon noch die Rede sein kann —, Störung der Seeverbindungen zwischen der japanischen Armee in der Mandschurei und der Heimat, Abhalten von Kriegskonterbande und Schädigung des japanischen Handels, das alles kann letzten Endes nur erreicht werden als Frucht eines Kampfes mit der feindlichen Flotte. Eine gewonnene Schlacht öffnet nicht nur den in Port Arthur etwa noch eingeschlossenen Schiffen den Zugang zur See, sie beendet auch die Belagerung, wenn diese zu der Zeit noch im Gange sein sollte. Wenn aber das baltische Geschwader sich die Aufgabe stellte, in Port Arthur einzulaufen ohne Kampf, so setzt sie sich nicht nur der Gefahr aus, mattgesetzt zu werden vor der Entscheidung, sondern selbst wenn sie den Hafen erreichen sollte, drohte ihr dort vielleicht das Schicksal, das Cerveras Flotte vor San Jago de Cuba ereilte. Bessere Aussichten schiene ja das Anlaufen von Wladiwostok zu eröffnen, wenn dieser Hafen des Eises wegen überhaupt noch zugänglich ist. Der Weg zu ihm wird nicht mit Minen versperrt, seine Kohlenvorräte werden nicht erschöpft, seine Reparaturwerkstätten brauchbar sein; dafür liegt er ungünstiger zu dem Seegebiet, in dem die Entscheidung fallen muß. Ich glaube aber, daß man zu der Zeit, wo die Flotte in Ostasien ankommt, mit Wladiwostok nicht wird rechnen können,

Digitized by Google

habe auch diese Überlegungen nur vorausgeschickt, um darzutun, daß der Erfolg des sich neu entspinnenden Seekrieges nicht eigentlich an dem Besitz der Häfen hängt, sondern an dem Maß von Kampfkraft und Bewegungsfreiheit, mit dem die russische Flotte in die Schlußoperation eintritt. Wie kann sie sich hierauf rüsten?

Um diese Frage zu beantworten, muß man zunächst erörtern, wie die Kriegslage da draußen sich geändert haben kann, seit die russische Flotte die Heimat verließ. Die erste Aufgabe, die ihr gestellt ist, wird, wie ich oben auseinandergesetzt habe, immer dieselbe sein, aber das Verfahren zu ihrer Lösung kann sich ändern, schon weil die Handlungsweise der Japaner sich wesentlich danach richten wird, ob noch nennenswerte russische Streitkräfte aktionsbereit in Port Arthur vorhanden sind oder nicht. Hierüber Gewißheit zu erlangen oder zu erfahren, ob die japanische Flotte bei einem Schlußkampf wesentliche Einbuße an Schiffen erlitten hat, würde für den Anmarsch der Ostseeflotte von außerordentlicher Wichtigkeit sein, wenn nicht jede Hoffnung darauf dann schon längst entschwunden ist. Russische Schiffe, die stark genug wären, um den Gang der Belagerung von Port Arthur oder die Seeverbindungen mit der Mandschurei zu stören, dürften nicht unbewacht bleiben. Dies würde entweder eine Teilung der japanischen Flotte bedingen, die aber wohl auf jeden Fall vermieden werden muß, oder es erforderte, daß das japanische Gros überhaupt bei Port Arthur bliebe, bereit, erst dort die Schlacht mit der Ersatzflotte zu schlagen. Von ähnlichem Einfluß würde es sein, wenn durch inzwischen stattgefundene Kämpfe mit russischen Schiffen die japanischen Seestreitkräfte auf dem Kriegsschauplatz so vermindert worden wären, daß sie nur in der Nähe ihrer Rückzugshäfen den Kampf wagen wollten. Bekäme der russische Admiral Nachrichten, die einen dieser Fälle wahrscheinlich erscheinen ließen, so würde er die letzte Kohlenergänzung nach Norden hin verschieben können, andernfalls muß vorsichtiger verfahren werden. Denn das Zusammentreffen mit dem Troß zur Entnahme von Vorräten läßt die Gefechtsbereitschaft der Flotte auf ein Minimum sinken, das Zusammentreffen mit dem Feinde erfordert, sie auf das höchste Maß zu steigern.

Wie weit kann nun eine durch nichts gebundene japanische Flotte, die sich stark genug zum offenen Kampf fühlt, nach Süden ausgreifen, und wie weit müßte sie es tun? Blicke ich auf die Karte, so glaube ich, daß in solchem Falle neben dem Aktionsradius der Schiffe die Lage der Insel Formosa, auf die ich schon früher hingewiesen habe, und ihre Eigenschaft als Teil des japanischen Reiches bestimmend für den Beginn der eigentlichen Kampfoperationen sein wird. Sie ist die am weitesten nach Süden vorgeschobene Etappe der Kohlenergänzung für die Japaner, wenn diese nicht auf die Benutzung neutraler Gewässer angewiesen sein wollen. Dies ist wichtig, wenn das japanische Gros dem Feinde entgegengehen will, es bedingt aber auch, wie weit japanische leichte Streitkräfte ausgreifen können, um dessen Anmarsch zu beunruhigen. Die Insel kann ferner, wenn sie unbeschützt bliebe, den Russen einen einwandfreien, dem Kriegsgebiet nahe liegenden Ausrüstungsort oder Gelegenheit zur vorläufigen Unterbringung ihres Trosses bieten. Dies würde es ihnen erlauben, beinahe mit vollen Bunkern die Linie Shanghai—Nagasaki zu überschreiten, die von Port Arthur nicht ganz 500 Seemeilen entfernt liegt. Es ist dies auch deshalb von Wichtigkeit, weil der Unterschied zwischen einem Etappenpunkt militärischer Seefahrt und einer Operationsbasis um so

Digitized by Google

geringer wird, je näher der Ort dem Kriegsgebiet liegt. Die Geneigtheit der Neutralen, den Ruſſen ihr Seegebiet zugänglich zu machen, wird abnehmen, je weiter ſie vorſchreiten.

In ein etwas anderes Licht würden die Gewäſſer von Formoſa gerückt werden, wenn die Japaner aus den vorher angeführten Gründen Anlaß haben, den Ort der Entſcheidungsſchlacht weiter nach Norden zu verlegen. Formoſa oder, wie die Japaner es nennen, Taiwan, bildet zuſammen mit der Kette der ebenfalls in japaniſchen Beſitz befindlichen Liu-Kiu-Inſeln einen Abſchnitt, der die Anmarſchrichtungen zum Kriegsſchauplatz nach Süden hin begrenzt. Wenn die Japaner beabſichtigen, mit dem anrückenden Feinde Fühlung zu nehmen, um ſeine Bewegungen zu beobachten oder um Torpedoboote anzuſetzen, ſo dürfte ſich hier die erſte Gelegenheit dazu bieten, erleichtert durch die telegraphiſche Verbindung der Inſelkette nach Japan und dem aſiatiſchen Feſtland hin. Der navigatoriſch wichtigſte und für die Zwecke der Japaner günſtigſte Zufuhrweg iſt die Formoſa-Straße. Davon, wie der ruſſiſche Oberbefehlshaber disponiert über die letzte Kohleneinnahme, ob er hierzu die wenig günſtigen Ankerplätze an der formoſaniſchen Küſte oder einen anderen Ort benutzt, wird es abhängen, welche Durchfahrt er wählt. Eine weiter öſtlich gelegene Paſſage wird immer einen Umweg bedeuten, ſie wird aber ſicherer ſein, und dies kommt umſomehr in Betracht, weil die Ausſtattung der ruſſiſchen Flotte mit kampfkräftigen Kreuzern, die das Anſetzen von Torpedobooten dem Feinde erſchweren und Fühlunghalten abwehren können, wie wir wiſſen, vieles zu wünſchen übrig läßt. Anderſeits iſt zu beachten, daß die Kampfkraft der Japaner zum großen Teil in Panzerkreuzern angelegt iſt, die in den bisherigen Gefechten teilweiſe mit in der Linie verwendet wurden. Je geringer die Zahl der Linienſchiffe iſt, die den Japanern geblieben ſind, deſto weniger wahrſcheinlich iſt es, daß ſie die ſtarken Kreuzer zu weit detachieren werden.

Wir haben den Anmarſch einer ruſſiſchen Flotte zum Kriegsſchauplatz in ſeinen verſchiedenen Abſchnitten uns klar zu machen verſucht und dabei erwogen, welche Einflüſſe ſich geltend machen können und wie ſie die Entſchlüſſe der Parteien beeinfluſſen werden. Die ganze Unternehmung gipfelt aber in der taktiſchen Entſcheidung, die nun bevorſteht; wo und wie ſie herbeigeführt werden wird, darüber könnte ich mich nur in Vermutungen ergehen, in Vermutungen, die namentlich, was die Einſchätzung des Erfolges anbetrifft, auf ſehr unſicheren Füßen ſtehen würden. Was von den ruſſiſchen Schiffen in Oſtaſien ankommen wird, läßt ſich nicht überſehen, denn eine Reiſe von ſolcher Ausdehnung ſtellt hohe Anforderungen an das Material wie an ſeine Bedienung, und daß der Hauptteil des Schlachtkörpers aus neuen Schiffen beſteht, bedeutet vielleicht eher eine Erſchwerung als eine Erleichterung. Die Schiffe aber, die unterwegs verſagen, fallen, wie in einer Verfolgungsſchlacht dem Feinde, hier den Neutralen zum Opfer, denn wenn man von kleineren Inſtandſetzungsarbeiten und Reparaturen abſieht, wird wohl keinem der Schiffe geſtattet werden, mit Hilfe der Docks und Reparaturwerkſtätten fremder Häfen ſich wieder reiſefertig zu machen, ſelbſt wenn der Reſt der Flotte darauf warten könnte. Soweit geht ſelbſt die liberale franzöſiſche Neutralitätserklärung nicht. Und beinahe ebenſo iſt es mit den Japanern. Nicht nur was während der Ausreiſe der Ruſſen ihnen noch an Verluſten zugefügt werden kann, kommt in Betracht, ſondern das japaniſche Verſchleierungsſyſtem läßt auch den Schiffs-

Digitized by Google

beſtand zu Beginn der Reiſe kaum überſehen. So nehme ich von irgendwelchen Vorausberechnungen Abſtand, möchte aber im Sinne des früher Geſagten, ſelbſt wenn Port Arthur zu der Zeit noch nicht gefallen iſt, die dort befindlichen Schiffe aus allen Berechnungen ausſchließen. Sie kommen, wie ich die Sache anſehe, für die Berechnung der Kampfſtärke in der Entſcheidungsſchlacht nicht in Betracht, ſie können höchſtens Einfluß gewinnen auf den Ort, wo dieſe geſchlagen wird und dienen, falls die Ruſſen ſiegen, als eine Art von Reſerve. Sie werden dadurch zu einem Mittel, das auszunutzen, was die Oſtſeeflotte unter Einſetzung aller Kraft zunächſt allein erringen muß. Was den weiteren Gang der Ereigniſſe anbetrifft, wie ich ihn mir vorſtelle, ſo will ich nur zu drei Punkten mich noch kurz äußern: Zu dem Verhältnis von Flotte und Troß, zu der taktiſchen Zuſammenſetzung der ruſſiſchen Kampflinie und dazu, welchen Wert es für den Ausgang des Ganzen haben kann, ob Port Arthur noch in ruſſiſchem Beſitz ſein wird oder nicht.

Ich habe die Anſicht vertreten, daß mit dem Erreichen der umſtrittenen See, d. h. zwiſchen Singapore und Honkong etwa, eine militäriſche Angliederung des Troſſes an die Kampfflotte in irgend einer Form notwendig würde. Mit dem Betreten des eigentlichen Kriegsſchauplatzes tritt dies Verhältnis wieder in ein anderes Stadium: Eine Flotte, die ſchlagen ſoll, muß frei ſein von jeder Rückſichtnahme auf Troß, darin liegt das Weſen deſſen, was ich die einfache Operation genannt habe.*) Und ferner: Deckung kann man auf See dem Troß nur geben durch die Entfernung oder dadurch, daß man die feindliche Kampfkraft bindet durch die eigene, d. h. durch Angriff.**) Dies ſchließt natürlich nicht aus, daß man dem zurückgelaſſenen Troß einzelne Bedeckungsſchiffe beigibt, die man in unſerem Fall aus den langſameren, aber doch noch Kampfkraft repräſentierenden Schiffen auswählen wird, die der Kampfflotte vielleicht nur ein Hindernis wären.

Dies führt mich auf den zweiten Punkt. Wenn man auch nicht überſehen kann, was die 18-Knoten-Schiffe der Ruſſen noch laufen werden, wenn es zur Aktion kommt, ein Hindernis für die taktiſche Verwendung des Ganzen werden die beiden alten Linienſchiffe, die mit 15 Knoten zu Buch ſtehen, immer ſein. Soll man ſie mitnehmen? Ich glaube, die Entſcheidung darüber darf erſt in letzter Stunde getroffen werden. Es könnte notwendig erſcheinen, ſich von ihnen zu trennen, weil ſie den Anmarſch, alſo die ſtrategiſche Vorbereitung zur Schlacht, hindern können, aber auch während des Kampfes kann man wünſchen, ſie los zu ſein, wenn ihr Verbleiben in der Linie die taktiſche Ausnutzung der höheren Geſchwindigkeit des Reſtes verhindern würde. In beiden Fällen dürfte es — von ganz beſonderen Lagen abgeſehen — unbedenklich ſein, ſie erſt zurückzulaſſen, wenn es notwendig wird. Eine Gefahr für ſie wird hierdurch wohl ſchon deshalb nicht entſtehen, weil durch die Trennung von ihnen der andere Teil der Flotte Gelegenheit bekommt, eine taktiſch günſtigere Poſition ſich zu erringen, und darin liegt wohl immer eine Deckung der beiden langſamen Schiffe. Auf die in ihnen ſteckende Kampfkraft aber von vornherein ganz zu verzichten, nur um zu vermeiden, daß ſie einmal ein Hindernis werden könnten, würde ich für falſch halten. Die beiden alten Panzerkreuzer in die Kampflinie einzuſtellen,

*) „Marine-Rundſchau", 1904, S. 279. — **) Ebenda.

Digitized by Google

wie es die Japaner zum Teil mit ihren modernen Schiffen dieser Art getan haben, möchte ich aber jedenfalls nicht raten.

Und nun zu dem letzten Punkt, den ich besprechen wollte. Es ist in der Presse vielfach die Ansicht vertreten worden, die Entsendung der Flotte nach Ostasien sei nutzlos, wenn nicht die Sicherheit vorhanden sei, daß Port Arthur sich bis zu ihrer Ankunft hielte, Kriegführen ohne solchen Stützpunkt sei aussichtslos. Ich möchte mich dieser Ansicht doch nicht vollkommen anschließen. Ich habe die Schwierigkeiten, die für die russische Flotte dadurch entstehen, daß sie auf der Ausreise eigene Etappenorte für Auffüllen der Vorräte und Reparaturhäfen nicht hat, nicht unterschätzt, ich habe darauf hingewiesen, mit wieviel größerem Risiko sie in den Entscheidungskampf eintritt als ihr Gegner, und wie sie daher bemüht sein muß, die Kampfkraft und Bewegungsfreiheit hierfür möglichst groß zu machen, ich komme also wohl nicht in den Verdacht, die Wichtigkeit dieser Hilfsmittel zu unterschätzen. Aber kann man sich Stützpunkte nicht erkämpfen? Entscheidet nicht der Sieg in der Schlacht auch zum Teil über die Möglichkeit, den kampffähig gebliebenen Rest der Schiffe mit allem zu versehen, was nötig ist, um das Gewonnene auszunutzen und, wenn nötig, den Kampf wieder aufzunehmen? Seit der Zeit, da der französische Admiral Suffren in Ostindien mit einer Flotte, die stärker war als die der Engländer, aber ohne einen Stützpunkt im Sommer 1782 vier Schlachten hintereinander schlug, haben sich die Verhältnisse allerdings geändert. Er reparierte auf offenen Reeden seine zerschossenen Schiffe mit Holz aus niedergerissenen Häusern und ersetzte verlorene Takelageteile durch die entsprechenden Stücke, die er Kauffahrteischiffen entnahm. Das moderne Kriegsschiff aber ist ein so diffiziler, komplizierter Apparat, daß eine ernstere Beschädigung, die es im Gefecht erleidet, ohne die Hilfe einer mit allen Mitteln moderner Technik ausgerüsteten Werft nicht behoben werden kann. Darum muß der Kraftüberschuß, mit dem eine Flotte in eine Offensivunternehmung eintritt, um so größer sein, je weiter sie sich dabei von ihrer Reparaturbasis entfernt, er ist ja auch, wenn ich hier von den Schiffen in Port Arthur absehe, ihre einzige verfügbare Reserve. Kraftüberschuß über den Gegner ist also auch hier das Entscheidende. Es ist dabei ferner zu beachten, daß auch der Gegner, der Reparaturhäfen in der Nähe hat, zunächst die See räumen und es dem Sieger überlassen muß, das Gewonnene auszunutzen. Genügt die so erstrittene Pause, um das zu erreichen, was man durch Erringung der Seeherrschaft wollte, so ist der Erfolg da und alle Schiffe, die der Besiegte später wieder auf die See hinausschickt, kommen zu spät. Was ein Sieg in der Schlacht den Russen nutzen kann auch ohne den Besitz von Port Arthur, darüber entscheidet daher schließlich doch auch die Kriegslage. Wie weit das russische Heer Erfolge erringt, die seine Beziehungen zur Küste wieder herstellen oder die es dem Siege näher bringen, wie weit die finanzielle Leistungsfähigkeit der beiden Staaten und die Widerstandskraft der Völker den Anforderungen des Krieges sich noch gewachsen zeigt, danach wird es sich richten, was eine siegreiche Seeschlacht für die Russen bedeutet. Sie kann das Mehrgewicht sein, das das zögernde Zünglein der Wage zu ihren Gunsten neigt und eine schnelle Entscheidung herbeiführt.

Muß denn aber durchaus gefochten werden? Genügt es nicht, dem Feinde Abbruch zu tun durch Bedrohung seiner Seeverbindungen? Solche defensive Krieg-

Digitized by Google

führung, die der Entſcheidung in der Schlacht ausweicht, kann geboten ſein, wo die Kräfte zur Offenſive nicht ausreichen, wo Angriff alſo Selbſtvernichtung wäre. Sie iſt aber nur möglich, wenn die ſchwächere Flotte ſich ſtützen kann auf befeſtigte Häfen, die ſie am Leben erhalten und ihr erlauben, eine Gelegenheit zum Handeln abzuwarten. Geht die ruſſiſche Flotte mit ſolchen Abſichten nach Oſtaſien, weil man ſie für zu ſchwach erachtet zum Kampf, ſo müßte ſie nicht nur umkehren, ſobald Port Arthur fällt, es wäre dann ſogar beſſer, ſie wäre überhaupt zu Hauſe geblieben. Was von ihr nicht den Japanern in die Hände fiele, das würde bald in die offene See hinaus abgedrängt werden und ſchließlich an Kohlenmangel zugrunde gehen oder in neutralen Häfen ein ruhmloſes Ende finden.

Ich habe den vielen vielleicht von vornherein nutzlos erſcheinenden Verſuch gemacht, neben der Wirklichkeit herzuſchreiben. Was ich geben wollte, war ja aber nicht eigentlich eine Beleuchtung und Voreinſchätzung der Kriegsunternehmung, die hier der Entſcheidung entgegengeht, als eine Betrachtung darüber, wie man in ſolcher Lage wohl handeln müſſe. Gewiß, hinterher iſt es oft leichter zu urteilen, aber kommt man nicht oft in die Lage, handeln zu müſſen nur auf Annahme und Vermutung hin? Iſt es weniger lehrreich, ſich in eine Kriegsaufgabe hineinzudenken, die ungewiß iſt, als aus nachträglicher Betrachtung von Kriegsereigniſſen ſich zu ſchulen für die Zukunft? Auch die Betrachtung der feſtſtehenden Ergebniſſe eines Krieges gibt kein ſicheres Mittel zur Vorausberechnung kommender Ereigniſſe, und wenn ich dieſe Betrachtung mehr auf den hier vorliegenden Kriegsfall zuſchneiden wollte, ſo müßte ich doch fragen: Was iſt überhaupt ſicher im Kriege? Während die ruſſiſche Flotte hinauszieht, begleiten ſie die Blicke der ganzen Welt, viele berufene und noch zahlreichere unberufene Beurteiler rechnen ihr ihre Unzulänglichkeit vor und deuten hin auf ihre Mängel. Wenn Kriegführen ein Rechenexempel wäre, deſſen Ergebnis allein von Zahlen und Maßen, von Regeln und Grundſätzen abhinge, dann wäre mancher glücklich zu Ende geführter Krieg nie begonnen, manche glorreiche Schlacht nie geſchlagen worden. Aber ſelbſt wenn man nur zählen und rechnen will, woher will man denn hier die Zahlen nehmen? Den Ruſſen rechnet man jedes Schiff nach, aber wie ſteht es mit der japaniſchen Flotte? Mitte Auguſt waren von ihrem urſprünglichen Schiffsbeſtande in den Gefechten vor Port Arthur und in der Korea-Straße noch vier Linienſchiffe und ſieben Panzerkreuzer vorhanden, was wird von ihnen noch ſchwimmen, wenn es wieder zur Schlacht kommt? Aber noch wichtiger als dies iſt doch die Frage: Was werden die japaniſchen Schiffe leiſten? Dies feſtzuſtellen, wird erſt gelingen, wenn der Verſuch gemacht wird, ſie einmal feſt anzufaſſen, denn daran hat es bisher in dieſem Kriege noch gefehlt. Ich ſchließe mit dem Moltkeſchen Wort: Sicher iſt im Kriege nur, was der Feldherr an Mut und Tatkraft in ſich trägt.

Freiherr v. Maltzahn.

Digitized by Google

40
Red Sea
40

Das englische Landungsmanöver an der Küste von Essex im September 1904.

(Mit 1 Kartenskizze.)

Das Jahr 1904 kann militärisch das Jahr der Landungen genannt werden. Abgesehen von den großen Landungen der Japaner im Kriege mit Rußland, haben Deutschland, Italien, England den Transport und die Landung größerer Truppenteile zum Gegenstand von Übungen gemacht. Die Vermutung, daß die bewundernswerten Leistungen der Japaner auf ihre Abhaltung von Einfluß gewesen sind, ist wohl berechtigt. Jedenfalls lag eine Prüfung der eigenen Leistungen auf diesem Gebiete für solche Staaten sehr nahe, die noch wenig Erfahrung auf ihm haben. Etwas mehr überrascht die Übung bei England, 3 Jahre nach Beendigung des Burenkrieges. Eine Erklärung wird man naturgemäß in der allgemeinen Idee und der Anlage des Manövers suchen. Beide deuten darauf hin, daß einerseits die Durchführbarkeit eines plötzlichen Einfalls in England zur Bedrohung der Hauptstadt, die so oft Gegenstand der Erörterung gewesen ist und dem englischen Publikum immer noch als Gespenst vorschwebt, erprobt werden, und auf der anderen Seite das Volk durch Vorführung der großen Schwierigkeiten einer Landung an offener Küste, selbst wenn sie von Seestreitkräften nicht bedroht ist, beruhigt werden sollte. Der „Daily Mercury" sagt sogar: The Essex coast is the point laid down by the German Generalstaff as a weak one — er meint augenscheinlich hierbei die Schrift des Hauptmanns v. Edelsheim „Operationen über See".

Die Erörterungen über das Manöver nach dem Bekanntwerden der Generalidee haben das Kriegsministerium veranlaßt, gegen obige Annahmen offiziell Stellung zu nehmen und zu versichern, die Übung stehe in keinem Zusammenhange mit den Fragen der Landesverteidigung, es sollten im Gegenteil Erfahrungen für einen Einfall englischer Truppen in ein fremdes Land gesammelt werden. Diese offizielle Erklärung läßt sich aber kaum ohne etwas wunderbare Voraussetzungen mit dem Manöver selbst in Einklang bringen. Eine solche würde sein, daß die japanischen Erfolge bei der englischen Armeeleitung die Hoffnung erweckt hätten, ein englischer Einfall in einen europäischen Kontinentalstaat könnte anfangs auf ebensowenig Widerstand stoßen, wie der japanische Einmarsch in Korea und die Mandschurei. Da eine derartige Ansicht der englischen Heeresleitung nicht untergeschoben werden kann, bleibt als einziger Ausweg aus dem Konflikt nur die Annahme übrig, daß es schließlich für opportun gehalten wurde, den Zweck des Manövers völlig zu verschleiern, nachdem man eingesehen hatte, daß es im Lande nicht beruhigend, sondern beunruhigend wirkte, wenn auch nur scheinbar die Möglichkeit eines Einfalls in England durch die Vornahme eines derartigen Manövers zugegeben würde.

Die nachstehende Darstellung des Landungsmanövers wird sich in der Hauptsache auf die Ein- und Ausschiffung der Truppen, die Ausrüstung und Eskortierung der Transportschiffe beschränken, da die Operationen am Lande im einzelnen für die Seeoffiziere wenig Interesse haben.

Digitized by Google

I. Der Manöverplan.

Der Chef des neugeschaffenen englischen Generalstabes, Generalleutnant Sir N. G. Lyttelton, in dessen Händen auch die oberste Manöverleitung war, legte dem Manöver folgenden Plan zugrunde:

1. Allgemeine Kriegslage: Ein Inselreich (rot) ist mit einer großen Seemacht (blau) im Kriege. Einer blauen Armee ist es nach errungener Seeherrschaft geglückt, an der Küste von Sussex zu landen, die noch nicht fertig mobilisierten roten Streitkräfte zurückzuwerfen und sich eine Operationsbasis einzurichten. Die roten Streitkräfte konzentrieren sich weiter landeinwärts, um von hier aus jedes weitere Vordringen der „Blauen" zu verhindern.

2. Die Manöveridee: In dem vorstehend charakterisierten Kriegsstadium entschließt sich der Befehlshaber der blauen Partei durch eine Landung an der Küste von Essex in Stärke von rund 12 000 Mann die rote Hauptstadt zu bedrohen, und so die Roten zu einer Detachierung zum Schutze der Hauptstadt zu verleiten.

3. Manöverdauer: Der Kriegszustand begann um Mitternacht des 6./7. September; die Beendigung wurde dem Ermessen der Oberleitung überlassen und erfolgte nach Beginn der Wiedereinschiffung der Landungstruppen am 13. September mittags.

4. Manöverbestimmungen: Die besonderen, sehr langen Manöverbestimmungen brauchen hier nicht wiedergegeben zu werden. Es sei nur erwähnt, daß sie zur Vermeidung von Schadenersatzansprüchen das Manöverterrain so beschränkten daß die Kriegsmäßigkeit der Übung sehr darunter leiden mußte. Zuschauer mußten besondere Erlaubnisscheine von der Manöverleitung oder den Parteiführern haben. Fremde Militärattachés waren zugelassen.

II. Die Streitkräfte.

Das Gros der blauen und roten Streitkräfte an der Küste und im Innern von Sussex wurde supponiert. Das Landungskorps für den Einfall in Essex wurde den Truppen des 1. Armeekorps entnommen und von Generalleutnant French kommandiert. Die ihm entgegentretenden roten Truppen gehörten dem 2. und 4. Armeekorps und wurden von dem Generalmajor Wynne befehligt. Die Eskorte des Landungskorps und die Unterstützung bei der Landung war Aufgabe des heimischen Kreuzergeschwaders:

1. Die blaue Partei.

a) Das Landungskorps: die Gesamtstärke betrug 559 Offiziere, 11 139 Mann; 2701 Pferde, 61 Geschütze, 315 Fahrzeuge.

α) Korpstruppen: 1 Husaren-Regiment, 2 Kompagnien berittener Infanterie, 1 Kompagnie Radfahrer, 1 Batterie reitender Feldartillerie, 1 Brücken-Bataillon, 1 Telegraphen-Bataillon, 1 Luftschiffersektion.

β) 1. Division: 2 Infanterie-Brigaden zu je 4 Bataillonen à 550 Mann, 1 Feldartillerie-Brigade, 1 Ingenieur-Kompagnie, 1 Eskadron, 2 Feldlazarette.

γ) 2. Division: 2 Infanterie-Brigaden zu je 4 Bataillonen à 550 Mann, 1 Feldartillerie-Brigade, 1 Ingenieur-Kompagnie, 1 Eskadron, 2 Feldlazarette.

Digitized by Google

b) Die Seestreitkräfte: Panzerkreuzer „Good Hope“ ▷ (Kontreadmiral Fawkes), „Drake“, „Monmouth“, „Kent“, „Donegal“, „Berwick“.

c) Die Transportflotte: 10 Dampfer von einem Gesamt-Tonnengehalt: brutto rund 70 500 Tonnen, netto rund 46 000 Tonnen.

Schiffsname:	Reederei:	Größe:
„Atlantian“ . . .	Leyland & Co.	6116 Netto-Reg.-Tonnen,
„Cestrian“ . . .	desgl.	5753 =
„Antillian“ . . .	desgl.	3678 =
„British Prince“ .	British Shipowners Company	4708 =
„Marquette“ . .	Atlantic Transport Co. . .	4536 =
„Menominee“ . .	desgl. . .	4441 =
„Manitou“ . . .	desgl. . .	4384 =
„Drayton Grange“	Houlder Broth.	4246 =
„Toronto“ . . .	Wilson Line	3949 =
„Consuelo“ . . .	desgl.	3960 =

Die Truppen sammelten sich im Lager von Aldershot und marschierten von da nach Southampton, dem Einschiffungshafen, wo sie am 4. September ankamen. Die Transportschiffe lagen im Hafen von Southampton am Kai, die Panzerkreuzer waren seit dem 26. August auf Spithead-Reede.

2. Die rote Partei.

Die Truppen des Generals Wynne hatte eine ungefähre Stärke von 6000 bis 7000 Mann. Das Gros stand in Stanstead Hill, 50 englische Meilen von der Küste entfernt; in Colchester und Umgegend näher an der Küste waren nur 1½ Regimenter Kavallerie, 1 Batterie und 3 Bataillone Infanterie.

III. Vorbereitungen.

1. Die bedeutendste Vorbereitung war naturgemäß die Auswahl und die Bereitstellung der Transportflotte. Diese lag ebenso wie später die Ein- und Ausschiffung in Southampton der Transportabteilung der Admiralität ob. Es wurden vornehmlich solche Dampfer genommen, die bereits im südafrikanischen Kriege zu gleichem Zwecke verwandt waren, oder die durch ihre Friedensbeschäftigung als atlantische Viehdampfer besondere Einrichtungen für den Transport von Pferden hatten. Anfang August wurde die Auswahl getroffen, Ende August kamen die Dampfer nach Southampton. Größere bauliche Änderungen wurden hier nicht mehr vorgenommen. Da man nur mit einer Transportdauer von höchstens 36 Stunden zu rechnen brauchte wurde davon Abstand genommen, Vorrichtungen zum Aufhängen von Hängematten oder Kojen anzubringen. Die vorhandenen Kocheinrichtungen wurden nicht erweitert und reichten nur zur Herstellung von kochendem Wasser aus. Die Mannschaftsdecks wurden mit Kokosmatten belegt. Für die Landung erhielt jeder Dampfer eine größere Anzahl Schiffsboote und je vier bis sechs große flache Landungsboote besonders für den Pferdetransport. Diese konnten bei einer Länge von rund 12 m und einer Breite

Digitized by Google

von rund 4 m zehn Pferde oder 100 Mann fassen; zur bequemeren Ausschiffung der Pferde war das breite Heck herunterklappbar, so daß es eine Art Laufbrücke bildete. Der größte Teil dieser Boote war aus Holz und schon alt, nur wenige waren neu und aus Stahlblech (Steelflats). Hierdurch wird der spätere hohe Verlust an diesen Booten, 16 von 50, erklärlich. Dampfbeiboote waren anscheinend nicht an Bord der Transportschiffe. Zur Übernahme von Geschützen, Fahrzeugen und der Bagage hatte jeder Dampfer vier Dampfwinden. — Die Stellinge zum Anbordführen der Pferde erhielten Segeltuchwände, um ein Scheuen zu verhindern.

Die Schiffsbesatzung blieb dieselbe wie bisher, und wurde nur durch einige Signalgäste mit Flaggen und Laternen zur Verständigung mit den eskortierenden Kriegsschiffen verstärkt.

2. Die einzige Vorbereitung der seit dem 26. August auf der Spithead-Reede liegenden heimischen Kreuzerdivision bestand in der Anbordnahme je zweier Dampfbeiboote über den Etat. Wie sich später herausstellte, genügte die Zahl der Dampfbeiboote nicht.

3. Die Truppen des Expeditionskorps wurden in den letzten Tagen des August nach Beendigung der Feldmanöver im Lager von Aldershot aus den Truppen des 1. Armeekorps ausgewählt und feldmarschmäßig ausgerüstet. Jeder Mann erhielt eine wollene Decke für den Aufenthalt auf den Transportschiffen. An Gewehrmunition führte jeder Infanterist 50 Schuß bei sich. Die übrige Munition wurde von besonderen Munitionskolonnen nachgeführt, und zwar hatte jede Division eine Munitionsausrüstung von 100 Schuß für jedes Geschütz, von 400 Schuß für jedes Gewehr und jeden Revolver und 500 Schuß für jede Maschinenkanone. An Proviant hatte jeder die vorgeschriebene eiserne Ration bei sich.

4. An der Essex-Küste wurden einige Tage vorher die Küstenwachtstation mobilisiert, in dem voraussichtlichen Manöverterrain die vorhandenen Telegraphenlinien durch Feldtelegraphenleitungen erweitert, um eine leichte Verbindung der operierenden Truppen mit den Unparteiischen und der Oberleitung herzustellen.

IV. Die Einschiffung in Southampton.

Die Truppen verließen am 1. September das Lager von Aldershot und waren zum größten Teil am 3. September abends um und in Southampton versammelt. Die Transportdampfer lagen am 4. September klar am Kai in Southampton. Die Einschiffung begann zwischen 6 und 7 Uhr morgens am 5. September mit der Übernahme der Bagage, der Geschütze, der Fahrzeuge, der Munition und der Pferde. Diese war zwischen 11 und 12 Uhr vormittags beendet. Zu bemerken ist hierbei nur, daß die Pferde mit Geschirr oder Sattelzeug an Bord geführt wurden. Nach 1stündiger Pause zur Einnahme der Mittagsmahlzeit wurde mit der Einschiffung der Mannschaften fortgefahren. Um 3 Uhr ging der erste, um 5 Uhr der letzte Dampfer aus dem Hafen auf die Reede von Spithead. Die Leitung der Einschiffung unter Oberaufsicht der Transportabteilung der Admiralität lag in den Händen eines Obersten, als ersten Einschiffungsoffiziers.

Digitized by Google

Das Expeditionskorps war folgendermaßen auf die einzelnen Schiffe verteilt:

Schiffsname:	Truppenverbände:	Anzahl Offiziere:	Mannschaften:	Pferde:	Geschütze:	Fahrzeuge:
„Atlantian" . .	Stab des Expeditionskorps, Brückenkompagnie, Radfahrer-, Telegraphenbataillon, Luftschiffersektion	36	449	330	6	37
„Cestrian" . . .	Hus. Regt., berittene Infanterie	35	526	733	3	20
„Drayton Grange"	3 Infanterie-Bataillone	78	1665	123	3	33
„Menominee" . .	3 „	73	1706	155	3	44
„Marquette" . .	3 „	78	1665	123	3	32
„Manitou" . . .	3 „	78	1665	123	3	32
„Antillian" . . .	2 „	50	1110	72	2	20
„Consuelo" . . .	2 „	55	1136	104	2	32
„British Prince"	1 Feldartillerie-Brigade, Ingenieurkompagnie, 1 Schwadron Kavallerie,	33	576	468	17	32
„Toronto" . .	1 Feldartillerie-Brigade, 1 Ingenieurkompagie, 1 Schwadron Kavallerie	33	576	468	18	33

V. Der Marsch nach der Essex-Küste und die Wahl des Landungsplatzes.

(Siehe Karte.)

1. Während der Nacht zum 5./6. September blieb die Transportflotte auf der Spithead-Reede zu Anker. Sie wurde in zwei Divisionen zu je fünf Dampfern formiert und jeder Division wurden drei Kreuzer zur Eskorte zugeteilt. Gegen 9 Uhr vormittags am 6. September ging die Flotte in See und fuhr anscheinend in Kiellinie. Ein Kreuzer führte, zwei standen seitlich von jeder Division; wenigstens muß man nach den verschiedenen Ausdrücken der Berichterstatter auf eine derartige Form der Eskorte schließen. Die Reise war sehr vom Wetter begünstigt, so daß die Unfälle nur unbedeutend waren; ein Mann fiel über Bord, zwei Pferde mußten getötet werden. An Verpflegung erhielten die Truppen pro Tag 1 Pfund Brot, 1 Pfund präserviertes Fleisch, kondensierte Milch, Tee, Zucker, Käse, Jam.

2. Als Landungsplatz wurde die Gegend zwischen dem Colne- und Stour-Fluß, südlich von Harwich, und insbesondere der Küstenstrich zwischen Clacton on Sea und Holland Gap ausgewählt. Die dieser Küste in einer Entfernung von rund 3½ Seemeilen vorliegenden Sände des Gunfleet, die sich 12 Seemeilen in ONO- bis WSW-licher Richtung ausdehnen, 1,5 Seemeilen breit sind und bei Niedrigwasser 0,5 bis 1,2 m trockenfallen, schützen die Küste gegen südöstliche Winde und machen das westliche Fahrwasser, das Wallet, gewissermaßen zu einer Art Reede, die von tiefgehenden Schiffen nur von Osten her durch das Goldmer Gat angesteuert werden kann. Der Küstenstrich zwischen Clacton on Sea und Holland Gap ist ein Einschnitt von etwa 1,5 Seemeilen Länge in einem die Küste südlich von Harwich begleitenden Höhenzuge und hat in der Mitte ein steiles Ufer von etwa 16 m Höhe, während die Nord- und Südenden flacher und so die geeignetsten Landungsplätze sind. An Brücken oder Stegen ist nur einer bei Clacton on Sea vorhanden. Die tiefen Einschnitte des Stour River bei Harwich und des nach Colchester führenden Colne River machen diesen Teil der Essex-

Digitized by Google

Küste zu einer Art Halbinsel, die durch eine 6½ Seemeilen breite Landzunge mit dem übrigen Festlande zusammenhängt und auf diese Weise leichter verteidigt werden kann. Die natürliche Verteidigungslinie ist entweder die Linie Manningtree—Colchester oder Manningtree—Wivenhoe.

Die Reede zwischen Gunfleet und der Küste gestattet 6 m tief gehenden Dampfern auf etwa 1 Seemeile an die Küste heranzugehen und zu ankern, während der östliche Teil Schiffen bis zu 9 bis 10 m Tiefgang Ankerplätze gewährt. Der Strand fällt bei Ebbe auf etwa 100 m trocken, so daß, wenigstens zur Aufrechterhaltung der Ausschiffung von Geschützen und Fahrzeugen, auch bei niedrigstem Wasserstande lange Brücken gebaut werden müssen.

Der gewählte Landungsplatz entsprach somit fast allen Anforderungen, die an einen Landungsplatz an offener See gestellt werden können. Daß geschützte Buchten und vor allem Häfen zu Landungen größeren Umfanges wenn auch nicht durchaus notwendig, so doch äußerst wünschenswert sind, zeigt die Erfahrung des russisch-japanischen Krieges, offenbart sich aber auch schon während dieses Landungsmanövers zu einer verhältnismäßig noch günstigen Jahreszeit in der Nordsee.

Am 7. September 5 Uhr 30 Min. vormittags näherte sich die Transportflotte der Küste. Zuerst gingen zwei Kreuzer nördlich durch das Goldmer Gat in das Wallet-Tief und ankerten in einer Entfernung von rund 1½ Seemeilen von der Küste in einer Linie mit einem Abstande von rund 1 Seemeile. Nachdem der Morgennebel geschwunden war, erschien zunächst die 1. Division der Transportflotte und ankerte zwischen den beiden Kreuzern, danach die 2. Division und ankerte nördlich von dem zweiten Kreuzer, so daß die gesamte Transportflotte und vier Kreuzer in einer Linie lagen und zwar die 1. Division querab von Clacton on Sea, die 2. Division querab von Holland Gap. Die letzten beiden Kreuzer warfen östlich von der Linie Anker.

VI. Die Landung.

Während des Marsches waren die Truppen genau über die Landungsordnung unterrichtet worden. Für den Fall einer ungehinderten Landung sollte eine Rekognoszierungsgruppe sofort mit den Mannschaften zum Brückenbau an Land gehen. Für den Fall, daß man auf Widerstand stieß, war nach der „Times“ vom 29. August befohlen, die erste Staffel der zu landenden Truppen in armierten Booten soweit auf den Strand zu setzen, wie es die Wasserverhältnisse gestatteten.

Die Landung wurde nicht gehindert und begann von seiten der 1. Division kurz nach 7 Uhr, von seiten der 2. Division kurz nach 8 Uhr mit der Ausschiffung von Flößen und Brückenmaterial. Das Wetter war äußerst günstig, die See völlig ruhig. Zuerst landete der Brückenvortrupp, größtenteils Seeleute und Royal Marines, und begann ohne vorherige Rekognoszierung des Terrains mit dem Bau von je drei Floßbrücken bei Clacton on Sea und Holland Gap. Am Strande wurden außerdem Flaggen zum Bezeichnen genügender Landungsplätze auf dem Strande aufgesteckt. Die Brücken erhielten eine Länge von etwa 70 m und waren gegen 10 Uhr fertig. Vorher hatte aber bereits die Landung der Truppen auf dem Strande begonnen, was bei dem augenblicklichen Hochwasserstande ohne Störung vor sich ging. Zuerst wurde Infanterie,

Digitized by Google

dann Kavallerie und Artillerie, dann wieder Infanterie gelandet; den Schluß bildete der Troß, der nach einigen Schilderungen ziemlich umfangreich war und viele unnütze Gegenstände enthielt. Die Pferde wurden in Gurten in die Boote gegeben und erst an Land geschirrt und gesattelt. Die Dampfbeiboote schleppten die vollen Boote in Gruppen von fünf bis sieben an Land und legten den Weg von $1^1/_2$ Seemeilen in 20 Minuten zurück. Die gelandete Mannschaft hatte zuvor gegessen. Bei dem ruhigen Wetter war das Gros bis gegen 4 Uhr gelandet, so daß General French um 7 Uhr den Vormarsch auf Colchester antreten konnte. Die einsetzende Ebbe und unruhigeres Wetter verhinderten aber die Beendigung der Landung vor dem nächsten Tage. Einige Fahrzeuge gingen hierbei verloren. Ein bei der Landung der 1. Division bei Clacton on Sea anwesender Berichterstatter macht folgende Angaben über die Zahl der in jeder Stunde gelandeten Mannschaften, Pferde, Geschütze und Fahrzeuge, die aber nur annähernd richtig sein können.

1. Stunde:	1400 Mann,	— Pferde,	— Geschütze, — Fahrzeuge,
2.	1700	100	8 —
3.	3000	100	12 —
5.	150	100	6 12
6.	150	120	— 18
8.	100	100	— 20
9.	50	100	— 20
11.	70	70	— 20
12.	70	70	— 17
14.	70	32	— 14
15.	21	10	— 4
17.	21	20	— 1

Die Leitung der Landung lag in den Händen des Kontreadmirals Fawkes; den Besatzungen der Eskortekreuzer fiel die Hauptarbeit zu. Durch Einrichtung einer Funkspruchstation am Strande blieb das Flaggschiff „Good Hope" in steter Verbindung mit dem Landungskorps. Einige Motorboote, die wahrscheinlich vom Kriegsministerium für die Übung gemietet waren, unterhielten außerdem eine schnelle Bootsverbindung mit dem Lande. Leider wird wenig über ihre Leistungen bei dem späteren schlechten Wetter während der Wiedereinschiffung gesagt.

VII. Der Vorstoß des Landungskorps.

Die Kämpfe zu Lande, die für den Leser der „Marine-Rundschau" wenig Interesse haben, sollen hier der Vollständigkeit halber nur kurz erwähnt werden. Ein Nachschub von Verpflegung und Munition kam bei dieser Übung nicht zur Darstellung, da angenommen wurde, daß Colchester ein großes Vorratsdepot besäße, durch dessen Einnahme das Landungskorps sich die erforderliche Operationsbasis für ein weiteres Vordringen schaffe. Dem entsprechend entschloß sich auch General French, sich möglichst schnell in den Besitz dieses 11 Seemeilen landeinwärts gelegenen Platzes zu setzen. Die sich ihm bei dem noch am Abend des Landungstages (des 7. September) unternommenen Vormarsche entgegenstellenden Truppen des Generals Wynne waren so schwach, daß sie mit wenig Mühe zurückgeworfen werden konnten und Colchester am Morgen des 8. September besetzt wurde. Ein wegen Ermüdung der Truppen von

Digitized by Google

der Oberleitung angeordneter Waffenstillstand unterbrach die Operation bis zum 9. September morgens. Die Truppen waren außerdem ohne Verpflegung, weil sie ihre eisernen Rationen während der Nachtoperation zum Teil aufgezehrt hatten.

General Wynne glaubte sich aber auch zu diesem Zeitpunkt nicht stark genug, den Vormarsch des Generals French aufzuhalten, sondern konzentrierte seine Hauptmacht in ein leicht zu verteidigendes Terrain bei Baintree, etwa 15 Seemeilen landeinwärts von Colchester.

Während nun General French weiter vordrang, erhielt er von der Oberleitung die Nachricht von einer schweren Niederlage der blauen Streitkräfte in Sussex und den Befehl, sich wieder auf die Schiffe zurückzuziehen. Er begann die Rückwärtsbewegung noch an demselben Tage. Hierbei verloren die Truppen des Generals Wynne zum Teil die Fühlung, wenigstens dauerte es nahezu 24 Stunden, bis General Wynne energisch nachdrängte. Die Oberleitung entschloß sich deshalb wieder zu dem Mittel eines Waffenstillstandes, vom Abend des 10. September bis zum Morgen des 12. September, um eine dem Manöverzwecke entsprechende Verschiebung der Truppen vorzunehmen.

Zu diesem Zeitpunkt hatte General French eine starke Stellung zur Deckung der Wiedereinschiffung eingenommen, in der beide Flügel sich an den Seearmen des Hamford Water und des Brightlingtsea Creek anlehnten. Ein Angriff des Generals Wynne wurde abgewiesen, die Einschiffung der Truppen war aber wegen schlechten Wetters nicht möglich. Es wurde deshalb noch ein zweiter Gefechtstag zwischen den beiden Streitkräften eingeschoben, bei dem auf der Seite von General French nur noch eine Division zur Verwendung kam, der ebenfalls nur eine Division des Generals Wynne gegenüberstand. Die andere Division des Generals French begann am 13. September mit der Einschiffung. Am Mittag des 13. September war die Übung mit dem Durchbruch der roten Division beendet.

VIII. Die Wiedereinschiffung.

Am 13. September war die See wieder so ruhig, daß sich die Oberleitung entschloß, den bereits gefaßten Entschluß, Artillerie, Kavallerie und Train auf dem Landwege nach Aldershot zurückzusenden, nochmals zu ändern und das Gros des Landungskorps wieder auf die Transportdampfer einzuschiffen.

Die Einschiffung begann um $10^1/_2$ Uhr morgens. Um die beladenen Boote von dem Strande abzuholen, war eine Anzahl von Bojen in etwa 3 Kabellängen Abstande von dem Strande verankert. Natürlicherweise macht das Einschiffen schon bei ruhigem Wetter erheblich größere Schwierigkeiten als die Ausschiffung. Von den großen Landungsbooten waren sieben bereits bei der Ausschiffung oder während der vorhergehenden stürmischen Tage wrack geworden. Die schweren Brückenpontonwagen und Trainwagen sanken tief in den Sand und mußten zum Teil vermittels Taljen in die Boote geholt werden. Die Bagagewagen wurden zum Teil entladen und zeigten oft einen erstaunlichen Inhalt: Matratzen, Bettstellen, leere Sodawasserflaschen usw. Das Gewicht der mitgeführten Bagage bezeichnet ein Berichterstatter,

Digitized by Google

der die ersten Landungen der japanischen Armee gesehen hatte, als außerordentlich groß. Von 6 bis 10 Uhr abends mußte die Arbeit wegen zu niedrigen Wasserstandes unterbrochen worden. Während der Nacht beleuchteten die Schiffsscheinwerfer das Ufer, behinderten aber in einer Weise die Einschiffung ebenso, wie sie dieselbe auf der anderen Seite unterstützten; besser war die Beleuchtung durch Fackeln. Um 7 Uhr vormittags am 14. September mußte wieder eine 3stündige Pause infolge der Ebbe eintreten. Währenddessen änderte sich das Wetter zum schlechteren, eine südöstliche Brise frischte immer mehr auf, so daß die Arbeiten immer langsamer fortschritten. Ein mit Pferden beladenes Boot schlug voll, alle Menschen und Pferde wurden gerettet, das Boot wurde wrack. Schließlich wurde die vorhandene Brücke bei Clacton on Sea auch zur Verschiffung mitbenutzt. Nachdem in der Nacht vom 14./15. das Wetter wieder günstiger geworden war, wurden am 15. September mittags, nach 48stündigem Arbeiten mit nur kurzen durch die Ebbe bedingten Pausen, die letzten Wagen bei schönem Sonnenschein an Bord geheißt. Kurz nach 1 Uhr nachmittags verließ die Transportflotte die Reede.

920 Pferde — d. i. etwas mehr als ein Drittel des Bestandes — mit den zugehörigen Mannschaften wurden nicht eingeschifft, sondern nahmen den Landweg nach Aldershot.

Bei der Einschiffung gingen im ganzen acht große Landungsboote verloren. Unfälle ernster Art kamen nicht vor.

Am 16. September langte die Transportflotte wohlbehalten in Southampton an, wo die Ausschiffung ebenso schnell und glatt vor sich ging wie die Einschiffung am 5. September.

IX. Schluß.

In der Fachpresse ist das Manöver sehr verschiedenartig besprochen worden. Einig sind jedoch alle Stimmen darin, daß die Übung äußerst lehrreich für alle Beteiligten gewesen ist und insbesondere wertvolle Schlüsse in bezug auf die Ausrüstung eines großen Landungskorps und der Transportdampfer mit Landungsmitteln zuläßt. Die Zahl der letzteren bei diesem Manöver wird für sehr unzureichend gehalten. An Stelle von Brücken, die nur auf Flößen ruhen, werden solche empfohlen, deren innerster Teil Räder, nach Art der Badekarren, zur Unterlage hat. Die großen Landungsboote und auch die Armeebrückenpontons werden für zu schwer und unhandlich erachtet.

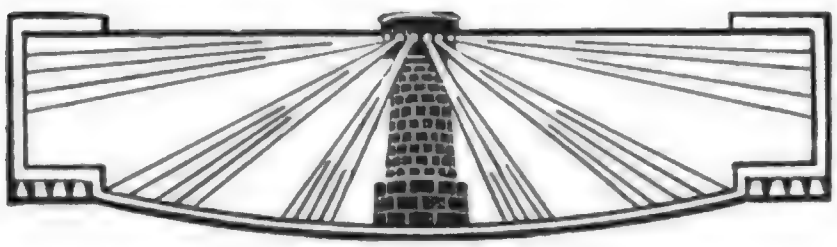
Schließlich sieht man einen Nutzen der Übung in dem Zusammenwirken von Heer und Marine.

Ein eigenes Urteil über den Wert dieser Landungsübung großen Stils abzugeben, ist bei der im Detail sehr ungenauen Darstellung der Zeitungsberichterstatter nicht möglich. Vielleicht wird das englische Kriegsministerium sich veranlaßt sehen, einen offiziellen Bericht dem Parlament vorzulegen, da ohne Zweifel Anfragen über die Übung aus den Reihen der Parlamentsmitglieder erfolgen werden. Daß auch dieses Mal mit großem seemännischen Geschick gearbeitet worden ist, beweist am besten der Umstand, daß keinerlei ernstliche Unfälle vorgekommen sind.

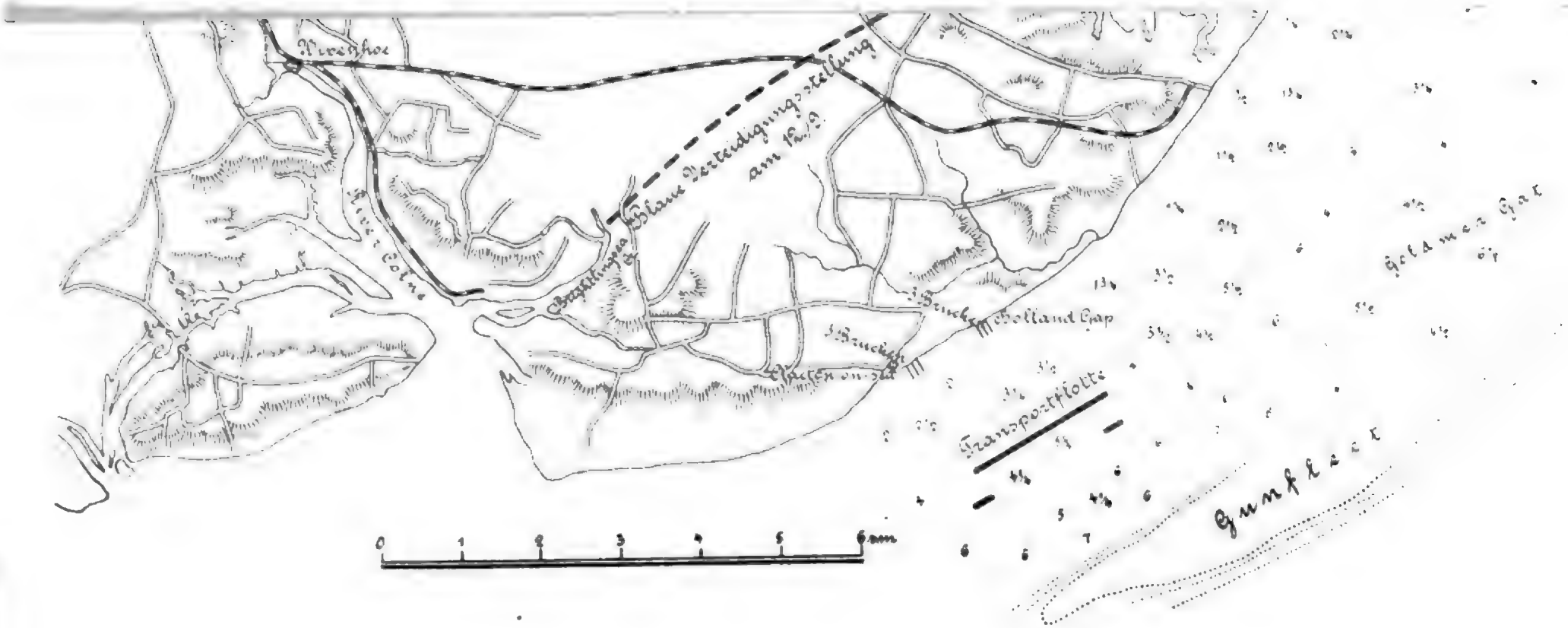
Digitized by Google

Eine Landung an offener Küste in den Nordseegewässern gehört zu solchen Unternehmungen, auf deren Gelingen selbst bei völlig freier Handlungsweise niemand mit genügender Sicherheit rechnen kann. Der Versuch, auf ihre Möglichkeit hin einen ernstlichen Einfall in Feindesland aufzubauen, würde sich sehr schwer rächen. Geschieht eine solche Landung, so ist es die erste Aufgabe der gelandeten Truppen, sich einen geschützten Hafen oder eine geschützte Reede zu sichern. Daß dieses in dem englischen Manöver nicht geschehen ist, lag an der Art der Aufgabe, hätte aber trotzdem wohl das erste Ziel des Generals French sein müssen.

v. U.



Digitized by Google


Vivenhoe
River Colne
Blaue Verteidigungsstellung am 12./9.
Holland Gap
Transportflotte
Gunfleet
Goldmer Gat
0 1 2 3 4 5 6 cm

Digitized by Google

Die englischen Maßnahmen aus Anlaß der Beschießung einer englischen Fischerflotte durch das russische II. pazifische Geschwader in der Nordsee am 21. Oktober 1904.

(Mit 1 Kartenskizze.)

Die Vorgänge in der Nordsee am 21. Oktober nachts zwischen dem auf der Ausreise nach dem ostasiatischen Kriegsschauplatze befindlichen russischen II. pazifischen Geschwader und einer großen englischen Fischerflotte aus Hull, die auf dem Südende der Doggerbank mit Schleppnetzfischerei beschäftigt war, sind so bekannt, daß sie übergangen werden können. Der wahre Sachverhalt ist noch nicht festgestellt und wird wohl trotz der internationalen Untersuchungskommission nie völlig klargestellt werden. Die Erregung in England beim Bekanntwerden des unglücklichen Vorfalls war eine sehr große. Presse und Volk verlangten energische Maßnahmen der Regierung, die einer Kriegserklärung an Rußland gleichkamen. Die Regierung schien einen Augenblick dem Drängen des Volks nicht widerstehen zu wollen, behielt aber in Wirklichkeit ihre Ruhe, so daß eine friedliche Beilegung des Zwischenfalls als gesichert angesehen werden kann. Teils um das Volk zu beruhigen, teils um für alle Fälle vorbereitet zu sein, wurden aber die im Dienst befindlichen Geschwader und Schiffe in der Heimat und dem Mittelmeer zusammengezogen, um dem russischen Geschwader gegebenenfalls den Weg zu verlegen, sowie die Indienststellungen mehrerer Schiffe vorbereitet. Daß die Maßnahmen planmäßige gewesen seien, wie sie im Falle einer wirklichen Mobilmachung erwartet werden müssen, kann allerdings nicht gesagt werden. Dafür trugen sie der augenblicklichen Dislokation der Streitkräfte Rechnung und wirkten so schneller und besser als die Durchführung einer regelrechten Mobilmachung. Schlüsse, wie der englische Aufmarsch bei Ausbruch eines Krieges erfolgen wird, lassen sich deshalb aus den Schiffsbewegungen nicht machen, die Zusammensetzung der Hauptgeschwader bei Gibraltar und Portland war sogar sehr wenig einheitlich.

I. Die Dislokation der in Dienst befindlichen heimischen und Mittelmeer-Seestreitkräfte am 22. Oktober.

1. Die Home-Flotte lag mit Ausnahme des Linienschiffs „Triumph", das zur Reparatur in Portsmouth war, in Cromarthy, Ostküste Schottlands, und sollte dort bis zum 28. Oktober bleiben.

2. Die Kanalflotte war auf dem Wege nach Gibraltar, wo sie zur Teilnahme an den Festungskriegsübungen am 24. Oktober eintraf.

3. Das heimische Kreuzergeschwader war seit dem 2. Oktober aufgelöst; die Schiffe lagen zur Reparatur auf den Werften und sollten erst Anfang Dezember wieder fahrbereit sein.

4. Die Ausbildungskreuzer der Naval Reserve waren an ihren Stationsorten, die Torpedobootszerstörerflottillen lagen in dem Ausrüstungshafen Portland und wechselten zum Teil Boote aus.

Digitized by Google

5. Die Mittelmeerflotte war mit dem Gros der Schiffe im Adriatischen Meere in Venedig (Linienschiffe „Bulwark" F, „London", „Montagu", „Venerable" F, „Duncan", „Albemarle", Kreuzer „Bacchante" F, „Furious", „Pioneer", „Pandora", 2 Torpedokanonenboote). In Astachos (Griechenland) lagen die Linienschiffe „Prince of Wales", „Cornwallis", die Kreuzer „Venus" und „Pyramus"; in Corfu die Linienschiffe „Formidable", „Irresistible", der Kreuzer „Minerva", in Malta die Linienschiffe „Queen" und „Implacable", der Panzerkreuzer „Aboukir", in Gibraltar die Kreuzer „Suffolk", „Lancaster", „Diana". Die Torpedobootszerstörer waren zum Teil in Malta, zum Teil in den griechischen Gewässern. In Gibraltar waren 1 Torpedobootszerstörer und 9 Torpedoboote für die Festungskriegsübung in Dienst gestellt worden.

II. Die Zusammenziehung der Geschwader und in Dienst befindlichen Schiffe.

1. Die Torpedoboote der russischen Flotte kohlten in französischen Häfen und gingen dann nach Tanger, die Kreuzer ergänzten in Brest und an der spanischen Nordwestküste Kohlen aus Kohlendampfern und dampften dann nach demselben Platze. Das Linienschiffsgros kam am 26. Oktober in und vor dem Hafen von Vigo an, um hier Kohlen überzunehmen.

2. Die Nachricht von der Beschießung der Fischerflotte kam am 23. Oktober nach England. Die ersten Befehle wurden anscheinend am 25. Oktober an die Flotte abgesandt. Die II. Division dampfte dann am 27./28. Oktober weiter nach Tanger, wenigstens ging die Home-Flotte am 25. Oktober zunächst nach dem neuen Flottenstützpunkt im Firth of Forth in See. Die Mittelmeerflotte erhielt den Befehl anscheinend bei der Ankunft in Fiume und Pola am 26. Oktober.

3. Entsprechend den beiden Möglichkeiten, daß die russische Flotte den Weg nach Süden fortsetzen oder wieder nach Rußland zurückkehren könnte, wurden die Hauptstreitkräfte in Gibraltar und Portland konzentriert, und zwar in einer Stärke, die jedem der Teile im Ernstfall den Erfolg gesichert hätte. Eine starke Kreuzerdivision übernahm die Bewachung des in Vigo liegenden russischen Flottengros.

4. Die Bewegungen vollzogen sich dementsprechend folgendermaßen:

a) Die schnelle Division der Home-Flotte (3 Schiffe) mit den Kreuzern (2 Panzerkreuzer und 2 geschützte Kreuzer) verließ am 28. Oktober den Firth of Forth und ging nach Portland; die langsamere Division folgte nach der Kohlenerneuerung am 31. Oktober. Die 6 Ausbildungskreuzer der Naval Reserve und das Linienschiff „Triumph" sammelten sich ebendaselbst. Die 3 Torpedobootszerstörerflottillen traten zur Home-Flotte und wurden durch die zu Versuchsfahrten in Dienst befindlichen Boote und die Tender um 11 Zerstörer verstärkt.

b) Die Arbeiten an den Schiffen des heimischen Kreuzergeschwaders wurden beschleunigt, doch konnten Anfang November erst 2 Kreuzer in Portland sein. Die Bereitstellung der übrigen wurde mit abnehmender Spannung wieder verlangsamt und war erst gegen Mitte November beendet.

Digitized by Google

c) In Gibraltar füllten alle Schiffe der Kanalflotte zunächst Kohlen auf und machten gefechtsbereit. 2 Linienschiffe und 1 Kreuzer kreuzten bis zur Ankunft der 2. Division der russischen Flotte in Tanger am 29. Oktober im westlichen Eingang der Gibraltarstraße, ein Kreuzer („Diana") übernahm dann die Bewachung in Tanger. Am 28. Oktober ging eine Kreuzerdivision aus den Panzerkreuzern „Suffolk", „Lancaster", den großen Kreuzern „Endymion", „Theseus" und „Hermes" zunächst bis Cap St. Vincent, dann bis Villagarcia, um die 4 in Vigo zurückgebliebenen Linienschiffe unter Admiral Rosjestwensky zu überwachen. Dort trafen sie am 30. Oktober ein. Am 1. November stießen zu ihnen noch der Panzerkreuzer „Bacchante" P (Kontreadmiral Walker), der von Venedig über Malta und Gibraltar kam, und der große Kreuzer „Doris".

d) Die in den adriatischen und griechischen Gewässern befindlichen Schiffe der Mittelmeerflotte sammelten sich in Malta; das letzte Schiff traf am 30. Oktober dort ein. Von dort ging zunächst „Queen" am 27. Oktober mit 9 Torpedobootszerstörern nach Gibraltar ab; von den letzteren mußten 7 — 30 Sm-Boote — wegen schlechten Wetters oder Kollision umkehren, nur 2 Boote der neuen River-Klasse konnten durchhalten.

Am 29. und 30. Oktober folgten noch 5 Linienschiffe, „Albemarle" P, „London", „Formidable", „Montagu", „Irresistible", das Torpedobegleitschiff „Leander" sowie 6 Torpedobootszerstörer. Sie erreichten Gibraltar am 1. bis 3. November mit Ausnahme eines Torpedobootszerstörers.

Die übrigen Schiffe der Mittelmeerflotte blieben unter dem Flottenchef Admiral Domvile in Malta. Das Linienschiff „Implacable" und der Panzerkreuzer „Aboukir" befanden sich anscheinend in Reparatur.

e) Die Schiffe des südatlantischen Geschwaders, die in Palmas zur Beobachtung der russischen Hilfskreuzer gewesen waren, gingen nach Sierra Leone.

f) Von den einzelnen fahrenden Schiffen wurden das Linienschiff „Conqueror", Artillerie-Tender, nach Portland geschickt, das Kadettenschulschiff „Aurora" von Palmas nach Hause zurückgerufen, das Kadettenschulschiff „Isis", die auf der Heimreise befindlichen Schiffe „Ringarooma" und „Boomerang", die Schiffsjungenschulschiffe „Cleopatra", „Medusa" in Devonport, das Schiffsjungenschulschiff „Calliope" in Portsmouth zurückgehalten; diese drei letzten, um Mannschaften für andere Indienststellungen verfügbar zu haben.

g) Der Kreuzer „Thames" ging mit 3 Unterseebooten nach Dover; doch hatte diese Reise anscheinend mit den Vorbereitungen nichts zu tun.

III. Neuindienststellungen und sonstige Mobilmachungsmaßnahmen.

1. Aus Anlaß des Zwischenfalls wurden nur der Panzerkreuzer „Sutley" am 29. Oktober — die Indienststellung auch dieses Kreuzers war bereits früher für Mitte November beabsichtigt —, und 1 Torpedobootszerstörer neu in Dienst gestellt. Der Panzerkreuzer „Hogue" stellte planmäßig am 27. Oktober in Dienst, um die „Cressy" auf der ostasiatischen Station abzulösen. Alle drei Schiffe wurden der

Digitized by Google

Home-Flotte in Portland überwiesen. Die beabsichtigte Indienststellung von acht Torpedobooten in Portsmouth unterblieb.

2. Ein Teil der in der Fleet Reserve befindlichen Schiffe soll nach einigen Nachrichten indienststellungsbereit gemacht und bekohlt worden sein:

a) in Devonport: die Linienschiffe „Howe", „Hood", „Benbow", die Kreuzer „Highflyer" und „Blake";

b) in Portsmouth: das Linienschiff „Canopus", die Kreuzer „King Alfred", „Cumberland", „Europa", „Spartiate", „Intrepid";

c) in Chatham: ?

Wahrscheinlich ist diese Maßregel angeordnet worden, aber beim Nachlassen der Spannung nicht zur Ausführung gekommen.

3. In Gibraltar fanden andere Indienststellungen, als für die Festungskriegsübung bereits vorgenommen waren, nicht statt.

4. Die Hafensperren von Malta, Gibraltar, Portland wurden vorbereitet, ob sie mit Ausnahme derjenigen in Gibraltar ausgebracht wurden, ist zweifelhaft.

5. Ein Truppentransportschiff und eine für Sierra Leone bestimmte Kompagnie Pioniere wurden zunächst in Gibraltar festgehalten. Die Transportdampfer setzten später unter Eskorte die Reise nach England fort. In Aldershot soll eine Verstärkung der Garnison von Gibraltar vorbereitet worden sein.

IV. Überwachung der russischen Flotte.

1. Nach dem am 1./2. November ungefähr beendeten Aufmarsch standen zur Überwachung der russischen Flotte oder zum etwaigen Einschreiten gegen diese bereit:

a) in Portland: 9 Linienschiffe, 6 Panzerkreuzer, 8 geschützte Kreuzer, 35 Torpedobootszerstörer unter dem Oberbefehl des Vizeadmirals Sir A. K. Wilson;

b) in Villagarcia oder vor Vigo bis nach Kap St. Vincent: 3 Panzerkreuzer, 4 geschützte Kreuzer unter dem Befehl des Kontreadmirals Walker;

c) in Gibraltar: 14 Linienschiffe, 3 geschützte Kreuzer, 2 Kanonenboote, 8 Torpedobootszerstörer, 9 Torpedoboote unter dem Oberbefehl des Vizeadmirals Lord Beresford;

d) in Malta: 6 Linienschiffe, 1 Panzerkreuzer (?), 6 geschützte Kreuzer, 3 Kanonenboote und 16 Torpedobootszerstörer unter dem Oberbefehl des Admirals Sir Compton Domvile;

e) in Port Said: der auf der Ausreise nach Ostindien befindliche Kreuzer „Hermione".

2. Die russische Flotte war am Morgen des 1. November folgendermaßen verteilt:

a) in Vigo: 4 Linienschiffe unter Vizeadmiral Rojestwensky;

b) in Tanger: 3 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 4 geschützte Kreuzer unter dem Oberbefehl des Kontreadmirals v. Fölkersahm;

c) in Algier: 7 Torpedobootszerstörer.

Digitized by Google

3. Von den englischen Kreuzern in Villagarcia stand einer zur Beobachtung vor Vigo bei den Cies-Inseln, lief ab und zu auch in Vigo ein. Die geschützten Kreuzer dienten vor allem zur Nachrichtenübermittlung nach den in der Straße von

Dislokation der englischen gefechtsbereiten Streitkräfte im Mittelmeer, in der Ost-Atlantic, im Kanal, sowie des russischen II. pazifischen Geschwaders am 1. November 1904.

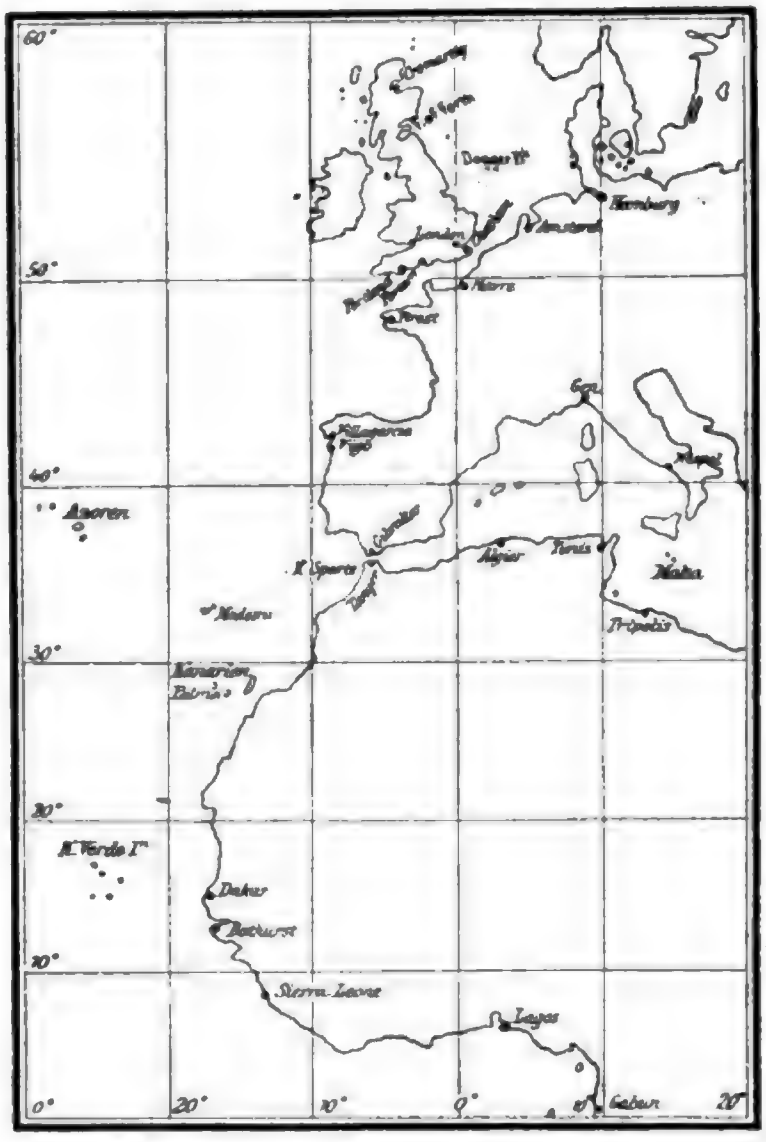
I. Englische Streitkräfte: 29 Linienschiffe, 10 Panzerkr., 17 gesch. Kreuzer, 5 Kanonenboote, 59 Torpedobootszerstörer, 9 Torpedoboote.

a. Portland.
- 9 Linienschiffe
- 6 Panzerkreuzer
- 8 Gesch. Kreuzer
- 35 Torpedobootszerstörer

b. vor Vigo.
- 3 Panzerkreuzer
- 4 Gesch. Kreuzer

c. in Gibraltar.
- 14 Linienschiffe
- 3 Gesch. Kreuzer
- 2 Kanonenboote
- 8 Torpedobootszerstörer
- 3 Torpedoboote

d. in Malta.
- 6 Linienschiffe
- 1 Panzerkreuzer (?)
- 6 Gesch. Kreuzer
- 3 Kanonenboote
- 16 Torpedobootszerstörer



II. Russische Streitkräfte:

a. Vigo.
- 4 Linienschiffe

b. Tanger.
- 3 Linienschiffe
- 2 Panzerkreuzer
- 4 Gesch. Kreuzer

c. Algier.
- 7 Torpedobootszerstörer

Gibraltar ständig patrouillierenden zwei Linienschiffen. Letztere hielten durch Depeschenboote und Funkspruchübermittlung die Verbindung mit Gibraltar und Tanger aufrecht. Vor Tanger selbst lag ein großer geschützter Kreuzer.

Digitized by Google

4. Das Auslaufen der russischen Schiffe aus Vigo am 1. November 8 Uhr vormittags wurde anscheinend nur zufällig von dem gerade von Gibraltar nach Villagarcia kommenden Panzerkreuzer „Bacchante" bemerkt. Die Nachricht war 1. November mittags in Gibraltar und kam sehr überraschend. Nach den Veröffentlichungen in der Presse wurde in englischen Kreisen angenommen, daß die vier russischen Schiffe so lange in Vigo bleiben sollten, bis die Schuldfrage festgestellt sei, d. h. bis die einzusetzende internationale Kommission ihre Untersuchung abgeschlossen habe. In russischen Kreisen wurde die Vereinbarung jedoch so aufgefaßt, daß ein Verbleiben in Vigo nur so lange nötig sei, bis der russische Admiral die Untersuchung abgeschlossen habe, welche Offiziere für den Vorfall verantwortlich seien. Als die russische Division nach Ausschiffung von vier Offizieren Vigo verließ, entstand in England eine große Erregung; man warf der Regierung zu große Nachgiebigkeit vor.

5. Auf dem Wege von Vigo nach Tanger begleiteten fünf englische Kreuzer die russischen Schiffe; der Panzerkreuzer „Lancaster" folgte sogar bis auf die Reede.

6. Die von Tanger nach Algier abgehenden russischen Torpedoboote wurden von einem geschützten Kreuzer („Iris") durch die Straße von Gibraltar eskortiert.

7. Der Abmarsch der russischen Flottengros von Tanger nach Osten und Westen am 3./5. November beendete den Überwachungsdienst. Nach Westen gingen unter Vizeadmiral Rojestwensky 5 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer und 1 geschützter Kreuzer, während die übrigen Schiffe über die Suda-Bucht den Weg nach Port Said nahmen.

Am 9. November kam bereits die II. Division des Kanalgeschwaders zur Teilnahme an den Empfangsfeierlichkeiten zu Ehren des Königs von Portugal in Portland an. Die Home-Flotte übte am 7. November im Kanal; auch die Übung scheint mehr mit den Empfangsfeierlichkeiten im Zusammenhange zu stehen.

V. Maßnahmen zur Versorgung der Flotte mit Kohlen.

1. Die Kohlenankäufe und die Charterungen von Kohlenschiffen sind im Verhältnis zur Stärke der zusammengezogenen Flotten geringfügig. In den ersten Tagen der Spannung zwischen dem 27. bis 29. Oktober wurden in Cardiff 13 Kohlendampfer mit einem Gesamtladungsraum von 35 000 bis 40 000 Tonnen für Gibraltar oder Malta gechartert, und zwar:

8	Kohlendampfer	zu 2200 bis 2800 Tonnen,
2	"	" 3300 bis 3700 "
2	"	über 5000 Tonnen,
1	"	zu 1800 "

Infolge dieses Bedarfs an Schiffsraum stiegen die Frachten für den 27. und 28. Oktober von 5 Schilling auf 6½ Schilling pro Tonne, so daß der Admiralität eine Mehrausgabe von rund 3000 Pfund Sterling erwuchs.

2. Von den unterwegs befindlichen Kohlenladungen wurden einige aufgekauft und nach Gibraltar dirigiert. Die Zahl der Dampfer ist nicht bekannt; von Gibraltar wurde nur die Ankunft eines solchen Dampfers gemeldet. Die „Times" schätzt die Mehrausgaben der Admiralität für die Kohlenversorgung auf 10 000 bis 15 000 Pfund Sterling, ohne daß Ankäufe bei den Kohlengruben gemacht wurden.

Digitized by Google

VI. Besprechung.

1. Die Maßnahmen der englischen Admiralität und die Schnelligkeit ihrer Ausführungen seitens der beteiligten Seestreitkräfte wurden in der englischen Presse sehr gerühmt. Hierbei machte sich mit Recht ein gewisser Stolz über die politische Macht bemerkbar, die Englands Flotte auf allen Ozeanen auszuüben imstande ist, eine Macht, die dem völkerrechtlichen Begriff von der See als Allgemeingut aller Nationen einen etwas theoretischen Anstrich gibt. England führt eine sehr eingehende Kontrolle über die Bewegungen fremder Schiffe und wird stets in der Lage sein, während der einem Kriegsausbruch vorhergehenden Spannungsperioden seine Kriegsschiffe so zu dirigieren, daß sie beim Ausbruch da stehen, wo der erste Schlag fallen muß und soll, d. h. nahe an der Flotte des Gegners. Alle Bewegungen dieser werden, abgesehen von den Kabelverbindungen, durch englische Kriegsschiffe überwacht (shadowed) sein.

2. Wer die englischen vorhergeschilderten Schiffsbewegungen einzeln verfolgt, dem werden bei der plötzlichen Überraschung die Maßnahmen der Admiralität nicht so klar durchdacht erscheinen, wie dies bei einer vorhergehenden Spannungsperiode der Fall sein wird. Die Gründe hierfür sind nicht schwer zu finden, sie liegen lediglich in der parlamentarischen Regierungsform. Man wird kaum fehlgehen mit der Annahme, daß die Regierung im ersten Augenblick gar nicht soweit gehen wollte, sondern sich erst durch die erregte Volksstimmung dazu veranlaßt sah. Eine solche Annahme steht auch mit dem weiteren Gang der Verhandlungen mit Rußland im Einklang. Eine Regierung, die sich ihrer Verantwortung bewußt ist, war sich vom ersten Augenblick an klar, daß aus dem Nordseevorfall nur dann ein Krieg entspringen könnte, wenn die russische Flotte wirklich absichtlich die englische Fischerflotte beschossen hätte. Die Unwahrscheinlichkeit einer solchen Handlung zu erkennen, dazu bedurfte es keines besonderen Scharfblicks, nachdem Rußlands Bestreben, mit England auf gutem Fuße zu bleiben, in der Kriegskonterbandenfrage klar zutage getreten war. Mit dem Säbel wurde etwas stark gerasselt, um die Gemüter des Volkes zu beruhigen und das Ansehen der Regierung im Volke nicht zu untergraben; an eine ernstliche Kriegsmöglichkeit hat wohl kein englischer Staatsmann geglaubt.

Diplomatisch ist der Vorfall geschickt ausgenutzt worden. Durch Annahme der guten Dienste Frankreichs, eine Verständigung mit der russischen Regierung zu erzielen, hat man dem Selbstbewußtsein des französischen Volkes sehr geschmeichelt, und es sich näher, dem russischen Verbündeten ferner gebracht. Die Verhandlungen in der französischen Kammer über das englisch-französische Abkommen hätten zu einer anderen Zeit kaum zu dem erzielten Resultate geführt.

3. Die militärischen Maßnahmen können daher nur im Lichte der sie beeinflussenden inneren und äußeren Politik betrachtet werden; sie lassen, wie bereits erwähnt, keinen Schluß auf den Aufmarsch und die Mobilmachung der Flotte im Ernstfall zu. Die zur Zusammenziehung der Flotten an den Konzentrationspunkt gebrauchte Zeit wird im Ernstfall kürzer sein. Eine Home-Flotte in der Cromarty-Bucht wird nicht acht Tage brauchen, um in Portland schlagfertig zu liegen. Für die Herstellung der Schlagfertigkeit eines in Dienst befindlichen Schiffes im Ausrüstungshafen scheinen, nach dem Aufenthalte der Schiffe in Malta zu urteilen, 36 bis 48 Stunden erforderlich zu sein.

Digitized by Google

4. Noch ein Umstand verdient der Erwähnung: Obgleich die spanische Regierung keinerlei Neutralitätsregeln über die Aufenthaltsdauer der Kriegsschiffe der Kriegführenden in den Häfen und die Versorgung mit Kohlen erlassen hatte, wurden den Schiffen in Vigo Kohlen bis zum nächsten Hafen zunächst verweigert, eine Maßregel, die bisher nur die englische Regierung für ihre Häfen und Gewässer angeordnet hat.

5. Die Schlußfolgerung aus dem Vorstehenden lautet: Der Vorfall auf der Dogger-Bank am 21. Oktober ist, soweit England in Betracht kommt, mehr vom politischen als vom militärischen Gesichtspunkte aus interessant und lehrreich. Er reiht sich in dieser Hinsicht vielen anderen Ereignissen im russisch-japanischen Kriege an.

v. U.

Digitized by Google

Einige weitere Bemerkungen zur finanziellen Seite des russisch-japanischen Krieges.

Die im Oktoberheft der „Marine-Rundschau" veröffentlichte Studie über die finanzielle Seite des russisch-japanischen Krieges konnte, da die Dinge noch im vollen Flusse sind, ein abschließendes Bild nicht geben. Die inzwischen verflossenen zwei Monate haben den Krieg seinem Abschlusse kaum näher gebracht. Trotzdem ist es vielleicht nicht ohne Interesse, daß die Studie von Zeit zu Zeit durch das Registrieren der weiteren Entwicklung auf dem laufenden gehalten wird. Außerdem erscheint es mir geboten, auf einzelne Einwendungen, die gegen meine Darstellung im Oktoberheft erhoben worden sind, in Kürze zu antworten.

I.

Als ich es übernahm, für die „Marine-Rundschau" einen Aufsatz über die finanzielle Seite des russisch-japanischen Krieges zu schreiben — einen Aufsatz, der dem Orte seines Erscheinens entsprechend in erster Reihe dazu bestimmt war, einem vorwiegend aus Seeoffizieren bestehenden Leserkreis ein Bild von der finanziellen Vorbereitung und Durchführung eines modernen Krieges zu geben —, war ich mir wohl bewußt, daß meine Beurteilung der russischen Finanzen in Deutschland von mancher Seite lebhaften Widerspruch erfahren würde. Schon aus Interesse an der russischen Währungsreform hatte ich die russische Finanzpolitik seit einem Jahrzehnt mit einiger Aufmerksamkeit verfolgt, ohne mich davon überzeugen zu können, daß die scharfe und teilweise leidenschaftliche Kritik dieser Politik, wie sie in Deutschland wissenschaftlich und publizistisch das Feld beherrschte, in ihren Hauptpunkten berechtigt sei. Ich habe stets den leitenden Gedanken der neueren russischen Finanzpolitik für unbedingt richtig gehalten: daß nur eine mit eiserner Strenge durchzuführende Konsolidierung der Staatsfinanzen und Schaffung einer gesicherten Währungsgrundlage dem russischen Reiche die Erhaltung und den Ausbau seiner politischen Machtstellung und das Fortschreiten zu erhöhter wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit und Wohlfahrt ermöglichen werde; aus diesem Gesichtspunkte heraus habe ich es verstanden, wenn die russischen Finanzminister zur Erreichung ihres Zieles der Gegenwart große Lasten und Opfer auferlegten. Wer nur diese Opfer sieht oder wer das Ziel für eine Utopie hält, mag über die russische Finanzpolitik der letzten zwei Jahrzehnte den Stab brechen. Für meinen Aufsatz kam es jedoch nicht auf eine Diskussion über die Richtigkeit des Prinzips an, sondern vielmehr auf die Tatfrage, in welchem Umfange der russischen Finanzpolitik die Durchführung ihres Programms gelungen ist, mit welcher finanziellen Rüstung Rußland in den Krieg eingetreten ist und wie sich diese Rüstung im bisherigen Verlaufe des Krieges bewährt hat.

Ich weiß, auch diese reine Tatfrage steht nicht außerhalb jeder Anzweiflung. Aber die „Marine-Rundschau" war nicht der Ort, um jede einzelne Aufstellung über die russischen Finanzen durch eine Widerlegung der hier oder dort gegen die Zuverlässigkeit des Zahlenmaterials usw. erhobenen Einwände kritisch zu erhärten; das gleiche

Digitized by

hätte ja auch hinsichtlich der japanischen Finanzen geschehen müssen, und aus dem Zeitschriftenartikel von ohnehin ungewöhnlichem Umfange wäre auf diese Weise ein dickes Buch geworden. Ich konnte also nur in großen Zügen ein Bild geben, wie ich es auf Grund meiner Untersuchungen vor mir selbst zu verantworten vermochte.

Die Notwendigkeit, gewissermaßen al fresco zu malen, hat nun freilich den Nachteil im Gefolge, daß ich jetzt eine Reihe von Einwendungen zu hören bekomme, denen bei einer minutiöseren und ausführlicheren Darstellung von vornherein die Spitze hätte abgebrochen werden können. Da mir bei meiner amtlichen und akademischen Tätigkeit die Zeit fehlt, einen zweiten umfangreichen Aufsatz als polemische Begründung des ersten zu schreiben, will ich mich wenigstens über einige Punkte, in denen eine weitere Aufklärung erwünscht sein mag, so kurz wie möglich äußern. Dabei darf ich es mir wohl ersparen, auf die Insinuation einzugehen, als ob ich mich in meiner Beurteilung der finanziellen Verhältnisse Rußlands und Japans durch meine amtliche Stellung habe beeinflussen lassen. Meine amtliche Stellung ist diejenige eines Referenten für wirtschaftliche Angelegenheiten in der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes und hat mit unserer auswärtigen Politik, insonderheit mit unseren Beziehungen zu Rußland und Japan, nicht das mindeste zu tun. Meine vorgesetzte Behörde hat, da es sich um eine rein wissenschaftliche Arbeit handelte, von dem Inhalt des Aufsatzes vor der Publikation keine Kenntnis gehabt.

Zunächst will ich auf den Einwand eingehen, ich habe die amtlichen russischen Angaben in den Berichten der Reichskontrolle und den Budgetberichten des Finanzministers an den Zaren unbesehen als richtig angenommen, während doch von anderer Seite diese Angaben allerlei Ausstellungen erfahren hätten. Ich muß allerdings zugeben, daß es mir ebensowenig wie anderen Außenstehenden möglich ist, die amtlichen russischen Zahlen als Rechnungsrevisor zu kontrollieren und zu beschwören; ich gebe weiter zu, daß in den russischen Budgets und Haushaltsübersichten manche Unklarheiten enthalten sind und daß wiederholte Änderungen in der Aufmachung der Etats den Überblick nicht gerade erleichtern. Aber auf der anderen Seite hat die Betrachtung der russischen Haushaltsübersichten für eine fortlaufende Reihe von Jahren im Zusammenhalt mit gewissen unzweifelhaften und greifbaren Anhaltspunkten mir die Überzeugung verschafft, daß mindestens im großen ganzen die russischen Angaben als zuverlässig betrachtet werden können. Man kann eine Bilanz mit Aussicht auf Erfolg vielleicht für eine beschränkte Anzahl von Jahren fälschen, aber die Aufrechterhaltung der Täuschung wird mit jedem Jahre schwieriger, und schließlich muß es sich an irgend einem Punkte herausstellen, daß die fingierten Mittel nicht vorhanden sind.

So gibt es „Kenner", die jeden mit einem mitleidigen Lächeln betrachten, der an das Vorhandensein des „freien Bestandes" der russischen Reichsrentei, dieses Brennpunktes der russischen Finanzwirtschaft, glaubt. Dieser „freie Bestand" hat jedoch — abgesehen von der aus der Kontinuität der Etats für seine Berechnung sich ergebenden Kontrolle — gerade in den ersten Monaten des gegenwärtigen Krieges seine Existenz nach meiner Ansicht evident bewiesen. Rußland hat die Kriegskosten zunächst auf diesen Bestand angewiesen und sie jedenfalls bis Mitte Mai, dem Zeitpunkt der ersten Kriegsanleihe, ganz vorwiegend aus diesem Bestand gedeckt; soweit die russische Reichsbank in Anspruch genommen wurde, erklärt sich das aus der Heran-

Digitized by Google

ziehung des „freien Bestandes", von dessen Höhe auch das Guthaben der Reichsrentei bei der Bank naturgemäß in gewissem Grade abhängig ist; andere Kriegseinnahmen kommen überhaupt nicht in Betracht. Wenn der „freie Bestand" nicht in beträchtlicher Höhe vorhanden war, womit hat dann Rußland die sehr erheblichen Kosten der drei ersten Kriegsmonate bestritten?

Ähnlichen Zweifeln, wie der freie Bestand der Reichsrentei, begegnen auch die großen Überschüsse des ordentlichen Etats. Aber auch hier fehlt es neben der kontrollierenden Beobachtung der aufeinanderfolgenden Jahresrechnungen nicht an greifbaren Anhaltspunkten. Man braucht nur für den Zeitraum von 1886 bis 1904 die Vermehrung der russischen Staatsschuld den außerordentlichen Ausgaben gegenüberzustellen, die der russische Staat nachweisbarerweise geleistet hat, insbesondere für die Ausdehnung des Staatsbahnnetzes von 4000 auf mehr als 30 000 km. Auch wenn man mit dem größten Skeptizismus und der größten Vorsicht zuwege geht, kommt man zu dem Resultat, daß Rußland in dem erwähnten Zeitraum ganz beträchtlich mehr allein für den Ausbau der Eisenbahnen ausgegeben haben muß, als die gleichzeitige Vermehrung der Staatsschuld um etwa 1750 Millionen Rubel betrug. Dazu rechne man die übrigen außerordentlichen Ausgaben und die Tatsache, daß an die Stelle der Schuld des Staates an die Bank ein mehrere hundert Millionen Rubel starkes Guthaben bei der Bank getreten ist. Das alles beweist, daß in der Tat seit der zweiten Hälfte der 80er Jahre der ordentliche Etat enorme Überschüsse, die neben dem Erlös der Anleihen zu den außerordentlichen Ausgaben verwendet werden konnten, abgeworfen haben muß. Trotzdem schreibt ein Kritiker meines Aufsatzes im „Berliner Tageblatt":

„Die Überschüsse, die das Ordinarium des russischen Budgets aufweist, nimmt Helfferich als gegeben an, ohne auf die Unklarheiten des Budgets einzugehen und ohne die alljährlichen Verschiedenheiten in der Buchungsmethode zu erwähnen, zwei Punkte, auf deren Bedeutung von anderer Seite, zuletzt von Wittschewsky in „Conrads Jahrbüchern" eindringlich hingewiesen wird."

Wittschewsky hebt allerdings in seinem sehr gründlichen und lehrreichen Aufsatze über „Budget- und Steuerverhältnisse in Rußland" die Unklarheiten in den russischen Etatsübersichten und die Veränderungen in der Methode der Budgetaufstellung hervor; wie weit er jedoch entfernt ist, deshalb die Überschüsse des ordentlichen Etats zu bezweifeln, geht daraus hervor, daß er schreibt:

„Doch derartige Abweichungen sind schließlich Sache subjektiver Anschauung und von geringem Belang im Hinblick auf die unbestreitbare Tatsache, daß die Budgetordinarien seit Ende der 80er Jahre durchgängig mit sehr stattlichen Überschüssen abgeschlossen haben."

Die wichtigste Änderung in der Budgetaufstellung während der letzten 10 bis 15 Jahre ist die in meinem Aufsatz erwähnte Entlastung des außerordentlichen Etats durch Übernahme aller nicht unmittelbar produktiven Zwecken dienenden Ausgaben auf das Ordinarium; über die Bedeutung dieser Änderung für die Beurteilung des ordentlichen Etats führt Wittschewsky aus:

„Obgleich nun die ordentlichen Ausgaben durch den Zuwachs (von früher im außerordentlichen Etat eingestellten Ausgaben) um viele Millionen jährlich gewachsen

Digitized by Google

sind, so schlossen die Budgets dennoch bekanntlich mit gewaltigen Überschüssen ab. In Wahrheit waren demnach die Endergebnisse noch ungleich günstiger, als wie sie sich in den Berichten der Reichskontrolle präsentieren."

Ich kann meinen Herrn Kritiker im „Berliner Tageblatt" übrigens dahin beruhigen, daß in den von mir gegebenen Übersichten die Ziffern der Reichskontrolle bereits auf Grund der Änderungen der Buchungsmethode, die ich angeblich übersehen habe, umgerechnet und richtig gestellt sind.

Freilich ist es zutreffend, daß große Überschüsse im Ordinarium an sich noch kein Beweis einer besonders günstigen Finanzgebarung sind, sondern, daß diese Ziffern ihr „Relief" erst durch das Extraordinarium erhalten. Wenn ein Staat in den außerordentlichen Etat Ausgaben einstellt, die ihrer Natur nach in den ordentlichen Etat gehören, so können dadurch etwaige Überschüsse des ordentlichen Etats zur Farce werden. Rußland hat aber gerade das entgegengesetzte Prinzip verfolgt; es sucht mit einer Strenge, wie kaum ein anderer Staat, den Grundsatz durchzuführen, daß auf den außerordentlichen Etat nur solche Ausgaben gebracht werden, „die der Entwicklung der Produktivkräfte des Landes dienlich zu sein und den künftigen Generationen durch ihre eigenen Erträge Ersatz für die Belastung zu bieten versprechen." Wenn die Durchführung dieses Grundsatzes mitunter auch durch die Notwendigkeit größerer Aufwendungen für unvorhergesehene Zwecke, z. B. zur Linderung von Hungersnot, durchbrochen wird, so bleibt doch die Tatsache bestehen, daß die Ausgaben des außerordentlichen Etats ganz überwiegend für unmittelbar produktive Zwecke erfolgen, ja daß eine Reihe von Ausgaben für produktive Zwecke, seit 1901 sogar die Aufwendungen für die Vermehrung des rollenden Materials der Staatsbahnen, auf den ordentlichen Etat gebracht werden. Ein Vergleich mit der Finanzwirtschaft des Deutschen Reiches liegt nahe. In Rußland werden die sämtlichen Ausgaben für Heer und Flotte, sogar für Hafenbauten und ähnliche Anlagen, auf den ordentlichen Etat gebracht und aus laufenden Einnahmen gedeckt; bei uns figuriert ein großer Teil dieser Ausgaben auf dem außerordentlichen Etat, auf den für das Rechnungsjahr 1904 sogar der Fehlbetrag des Rechnungsjahres 1902 gesetzt worden ist! In Rußland sind die Ausgaben des außerordentlichen Etats seit 1886 etwa zur Hälfte aus Anleihen, zur anderen Hälfte aus Überschüssen des ordentlichen Etats gedeckt worden; bei uns wird die ganze Ausgabe des außerordentlichen Etats aus Anleihen gedeckt und seit einigen Jahren werden sogar „Zuschußanleihen" zur Deckung des im ordentlichen Budget vorhandenen Fehlbetrages vorgesehen. Mir scheint, das „Relief", das die russische Finanzwirtschaft durch das Extraordinarium erhält, ist das schlechteste nicht.

Als wichtigstes Kriterium für die im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte tatsächlich eingetretene Konsolidierung der russischen Finanzen habe ich die Gestaltung der Verhältnisse der russischen Staatsschuld angeführt: ihre verhältnismäßig geringe Vermehrung gegenüber der Erhöhung des staatlichen Aktivvermögens und des aus dem letzteren fließenden Ertrags, sowie die im Verhältnis zur Erhöhung des Nominalbetrags der Schuld sehr geringfügige Steigerung der für den jährlichen Anleihedienst erforderlichen Summe. Ich habe dabei keinen Hehl aus den Schwierigkeiten gemacht, die gerade in Rußland einer exakten Berechnung des Staatsvermögens und seiner Erträgnisse entgegenstehen. Eine in dem Budgetbericht des russischen Finanzministers

Digitized by Google

für 1902 enthaltene Berechnung des staatlichen Aktivvermögens habe ich unter dem ausdrücklichen Hinweis wiedergegeben, daß der Ansatz für den Wert der Staatseisenbahnen ein Faktor „von problematischem Wert" sei. Ich habe ferner aus demselben Budgetbericht eine Zusammenstellung der Reinerträgnisse gewisser Teile des Staatsvermögens für die Jahre 1892 und 1900 entnommen, die nach meiner Ansicht einen einwandfreieren*) Überblick gibt. Man hat in diesen Zahlen namentlich die Angaben über den Reinertrag der Eisenbahnen bemängelt, teils unter Hinweis auf die Berechnungen anderer Schriftsteller, teils unter Hinweis auf Erklärungen des früheren Finanzministers v. Witte über das Defizit der Eisenbahnen. Alle diese Einwendungen gehen von der für eine Ertragsberechnung nicht brauchbaren Grundlage aus, daß sie die auf das Budgetordinarium gebrachten Eisenbahnausgaben samt und sonders als Betriebsausgaben ansehen. So hatte Herr v. Witte in seinem gegen mich zitierten Bericht, den er Ende 1902 dem Reichsrat vorlegte, nicht eine Etatsberechnung, sondern nur die budgetmäßige Gestaltung der Eisenbahnfinanzen im Auge, wenn er von steigenden Zuschüssen für die Eisenbahnen sprach; die Zuschüsse im ordentlichen Etat der Eisenbahnen ergeben sich aber einfach daraus, daß infolge der Gesetze von 1894 und 1900 eine Reihe von Ausgaben auf den ordentlichen Etat gebracht werden, die nichts weniger als Betriebsausgaben sind, sondern neue Kapitalinvestierungen darstellen. Dasselbe gilt auch von der von Wittschewsky aufgemachten und gegen mich zitierten Berechnung, die für die Jahre 1892 bis 1901 für das Budgetordinarium einen durchschnittlichen Zuschuß für die Eisenbahnen in Höhe von 29,2 Millionen Rubel pro Jahr ergibt. Wittschewsky selbst betont jedoch ausdrücklich den Unterschied zwischen der budgetären Gestaltung der Eisenbahnfinanzen und der Ertragsgestaltung.**) Dementsprechend erkennt er es als einen „erfreulichen Fortschritt" an, „daß bei der Gesamtheit der Staatsbahnen die Einnahmen aus dem Betriebe, welche im Jahre 1892 die Ausgaben nur um 24,2 Millionen Rubel überstiegen, allmählich bis zu einem Nettoertrage von 109,3 Millionen Rubel (1901) angestiegen sind." Die diesem wachsenden Einnahmeüberschuß gegenüberstehende Steigerung der Aufwendungen für den Dienst der Eisenbahnanleihen ist in der von mir wiedergegebenen Vergleichung, die ja die Entwickelung der Erfordernisse für den gesamten Anleihedienst in Parallele zu den Reineinnahmen aus dem staatlichen Aktivvermögen stellt, von vornherein berücksichtigt. Streitig kann mithin einzig und allein die Frage sein, wie weit die erst vom Jahre 1895 an auf den ordentlichen Etat übernommenen Ausgaben für Steigerung und Verbesserung der Betriebsfähigkeit der Bahnen als Betriebsausgaben oder als neue Kapitalanlagen anzusehen sind. Ein sehr erheblicher Teil dieses streitigen Postens, z. B. die Ausgaben für Umwandlung eingleisiger in doppelgleisige Bahnen, für die Vergrößerung der Bahnhöfe, für die Vermehrung und Verbesserung des rollenden Materials, stellt

*) Lediglich infolge eines bei der Korrektur übersehenen Druckfehlers heißt es im Oktoberheft „einwandsfreien Überblick".

**) Wittschewsky, der in der Methode der Ertragsberechnung dem russischen Finanzminister keineswegs völlig zustimmt, schreibt im „Archiv für Eisenbahnwesen", 1904, III.: „Die Publizistik hat die hieraus (aus den Ertragsberechnungen) sich ergebenden Schlußfolgerungen auf das Schärfste angegriffen, indem sie sich immer wieder darauf berief, daß aus dem Budget viele Millionen alljährlich für das Eisenbahnwesen zugeschossen werden müssen. Die Berufung auf die budgetäre Belastung ist hier aber nicht am Platze. Man mag die rechnerische Methode für unzulässig halten, der Vorwurf einer willkürlichen Veranlagung ist unberechtigt."

Digitized by Google

offensichtlich eine Vermehrung des investierten Kapitals dar. Jedenfalls aber darf eine Vergleichung der Jahre 1892 und 1900 schon deshalb nicht jenen Ausgabeposten als Betriebsausgaben rechnen, weil er in den ordentlichen Ausgaben des Jahres 1892 für die Eisenbahnen überhaupt noch nicht enthalten war, sondern erst vom Jahre 1895 an auf den ordentlichen Etat gebracht worden ist.

Daß durch die rapide Vergrößerung des Eisenbahnnetzes in den allerletzten Jahren, namentlich durch den Ausbau der sibirischen Bahn, die Steigerung der finanziellen Erträgnisse der Staatsbahnen einen Rückschlag erfahren hat und daß die russische Finanzpolitik allen Grund hat, nach der Periode der raschen Ausdehnung des Eisenbahnbaus eine Zeit der Sammlung und Konsolidierung eintreten zu lassen, ist nicht zu bestreiten; denn diese neuen Strecken werden noch für Jahre hinaus erheblicher Zuschüsse bedürfen. Aber wenn auch für den raschen Ausbau dieser zunächst nicht rentablen Strecken in erster Linie militärische Gesichtspunkte ausschlaggebend gewesen sein mögen, so haben doch diese Bahnen auch für die wirtschaftliche Entwicklung der von ihnen berührten Gebiete eine außerordentliche Bedeutung. Trotzdem sie jetzt noch Zuschüsse benötigen, stellen sie ein wichtiges Aktivum des russischen Staates dar; denn das in ihnen investierte Kapital wird sich aller Voraussicht nach in der Zukunft reichlich bezahlt machen.

Man hat mir weiter entgegengehalten, die geringfügige Steigerung des jährlichen Erfordernisses für den russischen Anleihedienst sei auf „rein finanztechnische Momente", nämlich die Ersetzung amortisabler Anleihen durch sogenannte ewige Renten, sowie auf die allgemeine Verbilligung des Zinsfußes zurückzuführen, nicht aber auf eine Verbesserung der russischen Finanzverhältnisse. Der Tatbestand ist, daß von 1887 bis 1904 das Nominalkapital der gesamten russischen Staatsschuld sich von 4973 auf 6636 Millionen Rubel erhöht hat, während die Ausgaben für den jährlichen Dienst der Staatsschuld in derselben Zeit nur von 264,5 auf 289,3 Millionen Rubel gestiegen sind. Dabei muß berücksichtigt werden, daß Rußland inzwischen seine unverzinsliche Schuld an die russische Reichsbank im Betrage von mehr als 600 Millionen Rubel, für welche ungedeckte Kreditbillette ausgegeben waren, durch verzinsliche Anleihen ersetzt hat; die verzinsliche Staatsschuld Rußlands ist in der angeführten Zeit von 4360 auf 6636 Millionen Rubel gestiegen, also um etwa 52 Prozent, während das jährliche Anleiheerfordernis gleichzeitig nur um etwa 9 Prozent zugenommen hat. Wie weit dieses auffallend günstige Verhältnis durch das „rein finanztechnische Moment" der Ersetzung tilgbarer Anleihen durch ewige Renten seine Erklärung findet, habe ich im Oktoberheft selbst berechnet und ausdrücklich hervorgehoben; der jährliche Aufwand für die reinen Zinsen der Staatsschuld (unter Ausschluß der Amortisationsbeträge) ist von 1886 bis 1904 von 213 auf 264 Millionen Rubel, also um nur 24 Prozent gestiegen, bei einer Vermehrung der verzinslichen Staatsschuld um 52 Prozent. Diese günstige Gestaltung kommt natürlich zum Teil auf Rechnung der allgemeinen Senkung des Zinsniveaus; es sei jedoch mein Hinweis darauf wiederholt, daß nur die Wiederherstellung des schwer erschütterten Vertrauens in die russische Finanzwirtschaft dem russischen Staate die Möglichkeit gegeben hat, von der in der ersten Hälfte der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts eingetretenen Ermäßigung des Zinssatzes in solchem Umfange Nutzen zu ziehen. Wie weit die beträchtliche Zinsersparnis auf das erhöhte Vertrauen in die russischen Finanzen zurückzuführen ist, zeigt die Tat-

Digitized by Google

sache, daß noch im Jahre 1880 die vierprozentigen russischen Goldanleihen auf ungefähr 75 standen, während die mit der gleichen Verzinsung ausgestatteten deutschen Reichsanleihen sich damals um Pari bewegten; im Jahre 1899 dagegen erreichten die Kurse der russischen Staatspapiere bis auf Bruchteile eines Prozents den Kurs der gleichverzinslichen deutschen Reichsanleihen. Das bedeutet eine Besserung des russischen Staatskredits gegenüber dem deutschen um etwa 30 Prozent, eine Besserung, die ich wohl ohne Übertreibung als eine „gewaltige" bezeichnen durfte, eine Besserung, die außerdem beweist, wie hoch trotz aller Angriffe auf die russische Finanzpolitik der letzten zwei Jahrzente der an den russischen Werten praktisch interessierte Kapitalmarkt die Konsolidierung der russischen Finanzen veranschlagt.

Freilich, wenn man mir als Beweis gegen die günstige Gestaltung der russischen Finanzen in den letzten beiden Jahrzehnten die nichts weniger als wunderbare Erscheinung entgegenhält, daß der Kassenabschluß des russischen Staatshaushalts für die erste Hälfte des Kriegsjahrs 1904 weniger günstig ist, als der Kassenabschluß des ersten Semesters des Friedensjahres 1903 — ein Kunststück, das mein Kritiker im „Berliner Tageblatt" tatsächlich zuwege bringt —, so glaube ich auf eine ernsthafte Diskussion dieses Argumentes verzichten zu können.*)

Ein anderer wichtiger Punkt, in dem meine Darlegungen hier und dort Zweifeln begegnet sind, ist die Fundierung der russischen Goldwährung, deren Aufrechterhaltung unmittelbar von der Fähigkeit der russischen Reichsbank, ihre Noten in Gold einzulösen, mittelbar von der russischen Zahlungsbilanz, die einen Zufluß oder Abfluß von Gold bedingt, abhängig ist.

In meinem Aufsatze hatte ich auf die enorme finanzielle Reserve hingewiesen, die Rußland in seiner Bank besitzt, sowie auf die Tatsache, daß diese Reserve im bisherigen Verlauf des Krieges nur in beschränktem Umfang in Anspruch genommen worden ist. Der Goldbestand der Bank im Inland und Ausland ist sogar seit dem Beginn des Jahres nicht unbeträchtlich gesteigert worden, während allerdings gleichzeitig der Notenumlauf eine noch größere Ausdehnung erfuhr. Die Zahlen für die Entwickelung während der ersten acht Monate des laufenden Jahres habe ich im Oktoberheft in aller Ausführlichkeit gegeben, und aus diesen Zahlen geht hervor, daß mir nichts ferner liegt, als die Behauptung meiner Kritiker bestreiten zu wollen, daß der Stand der russischen Reichsbank heute nicht mehr ganz so glänzend sei, wie zu Jahresanfang, und daß der Bankausweis sofort ein anderes Bild zeigen würde, wenn heute der russische Staat sein ganzes Guthaben bei der Bank zurückzöge. Aber solche Selbstverständlichkeiten besagen nichts für die Beurteilung der tatsächlichen Situation. Der springende Punkt liegt eben darin, daß trotz der neun Kriegsmonate die Bank heute

*) Dabei ist die Behauptung des „Berliner Tageblatts", daß in den für die erste Hälfte des Jahres 1904 nachgewiesenen außerordentlichen Einnahmen in Höhe von 283,4 Millionen Rubel der volle Erlös für die im Mai begebenen 800 Millionen Franken Schatzscheine, nämlich 282 Millionen Rubel, enthalten sei, und daß dieser Betrag zur richtigen Vergleichung der Ergebnisse der beiden Halbjahre ausgesondert werden müsse, nicht einmal richtig. Im 1. Halbjahr 1904 ist nur ein kleinerer Teil der Einzahlungen auf diese Schatzscheinanleihe bewirkt worden. In Wirklichkeit ist also die Verschlechterung des Kassenausweises viel geringer, als das „Berliner Tageblatt" annimmt.

Digitized by Google

noch über einen Goldvorrat von 1012 Millionen Rubel verfügt, dem ein Notenumlauf von nur 844 Millionen Rubel gegenübersteht; daß ferner der Staat bisher den Kredit der Bank überhaupt noch nicht in Anspruch genommen, sondern lediglich einen Teil seines bei der Bank stehenden Guthabens abgehoben hat; daß mithin die russische Finanzverwaltung in der Bank nach neun Kriegsmonaten tatsächlich noch einen Rückhalt besitzt, der ohne Gefährdung der russischen Währung „geeignet erscheint, der Regierung über etwaige vorübergehende Schwierigkeiten bei der Aufbringung der für den Krieg erforderlichen Mittel hinwegzuhelfen". In welchem Maße das der Fall ist — und mehr hatte ich nicht behauptet — geht daraus hervor, daß nach dem Ausweis vom 1./14. November die vollständige Zurückziehung des Staatsguthabens und eine entsprechende Erhöhung der Notenausgabe die Deckung des Notenumlaufs durch Gold nur bis wenig unter 100 Prozent verschlechtern würde, während z. B. die durchschnittliche Golddeckung bei der deutschen Reichsbank 50 Prozent des Notenumlaufs nicht erheblich überschreitet.

Ganz besonders schwer zu übersehen und zu beurteilen sind, wie ich gerne zugebe, die Verhältnisse der russischen Zahlungsbilanz und deren Bedeutung für den russischen Kredit und die russische Währung. Neben den keineswegs immer ohne weiteres verwendbaren Zahlen der eigentlichen Handelsbilanz (der Bilanz der Wareneinfuhr und -Ausfuhr) sind zur Feststellung der Zahlungsbilanz eines Landes (der Bilanz der an das Ausland zu leistenden und vom Auslande zu empfangenden Zahlungen) vor allem diejenigen Zahlungen zu berücksichtigen, die sich aus bestehenden internationalen Schuldverhältnissen usw. ergeben, daneben noch einige andere Faktoren. Bei Rußland steht fest, daß die Handelsbilanz zu Rußlands Gunsten nahezu ununterbrochen beträchtliche Überschüsse ergibt, die in einzelnen Jahren die Summe von 300 Millionen Rubel nahezu erreicht oder gar überschritten haben. Auf der anderen Seite hat Rußland Jahr für Jahr große Zahlungen für den Dienst seiner im Auslande untergebrachten Anleihen nach auswärts zu leisten; dazu kommt die Verzinsung für die im Auslande untergebrachten Kommunalanleihen und Pfandbriefe, für die der russischen Industrie gewährten Kredite und die in der russischen Industrie investierten ausländischen Kapitalien. Ferner sind als ein die russische Zahlungsbilanz belastendes Moment anzusehen die Summen, die von den zahlreichen sich im Auslande aufhaltenden Russen über ihre aus dem Auslande bezogenen Einnahmen hinaus verausgabt werden. Als ein weiterer belastender Faktor wird mitunter der „Tribut" angeführt, den Rußland an ausländische Reedereien für seinen Warenverkehr zur See mit dem Auslande zu entrichten habe, infolge des Umstandes, daß die russische Flagge an dem Schiffsverkehr der russischen Häfen mit nicht viel mehr als 10 Prozent beteiligt sei. Hier liegt jedoch in Wirklichkeit insofern keine neue Belastung der russischen Zahlungsbilanz vor, als die Seetransportkosten für Einfuhrwaren bereits in dem Werte enthalten sind, zu dem die Einfuhrwaren in die russische Handelsstatistik aufgenommen werden, und als die Werte, zu denen die Ausfuhrwaren angeschrieben werden, auf den Preisen in den Exporthäfen, das sind die Weltmarktspreise abzüglich der Fracht, beruhen.

Hinsichtlich der tatsächlich für die Berechnung der russischen Zahlungsbilanz in Betracht kommenden Momente fehlt es — abgesehen von der Handelsstatistik und etwa den vom Staate für seinen Schuldendienst an das Ausland zu leistenden

Digitized by Google

Zahlungen (etwa 170 Millionen Rubel pro Jahr) — an zuverlässigen Anhaltspunkten für eine exakte Schätzung. Die meisten Berechnungen kommen für die von Rußland an das Ausland zu leistenden Zahlungen auf Beträge, welche die vom Auslande an Rußland für seinen Export zu leistenden Zahlungen mehr oder weniger überschreiten; daraus wird dann die Folgerung gezogen, daß Rußland seinen Zahlungsverpflichtungen an das Ausland ohne fortgesetzten starken Export von Gold nur dadurch genügen könne, daß es fortgesetzt neue Schulden im Auslande kontrahiere; daß mithin die Aufrechterhaltung der russischen Goldwährung bisher nur dadurch ermöglicht worden sei, daß die an das Ausland zu zahlenden Zinsen für die Goldanleihen durch die Aufnahme von neuen Anleihen aufgebracht wurden.

Ich kann mich hier auf eine Kritik der einzelnen Posten der verschiedenen Berechnungen nicht einlassen; das würde bei der Unsicherheit des Bodens, auf dem sich alle solche Berechnungen bewegen, ohnehin zu nichts führen. Dagegen will ich auf ein wichtiges und meiner Ansicht nach entscheidendes Moment aufmerksam machen, das bei den Berechnungen und Beurteilungen der russischen Zahlungsbilanz meist überhaupt nicht oder nicht genügend berücksichtigt wird,*) ein Moment, das in den kurzen, nur neun Druckzeilen umfassenden Bemerkungen, die ich im Oktoberheft zur russischen Zahlungsbilanz gemacht habe, wenigstens mit einem Worte angedeutet ist. Dieses Moment ist die starke Investierung ausländischer Kapitalien in Rußland zu produktiven Zwecken, die „Kapitaleinfuhr".

Fremdes Kapital ist namentlich im Laufe des letzten Jahrzehnts anerkanntermaßen in sehr erheblichen Beträgen Rußland zugeführt worden, teils im Wege der Kreditgewährung, sei es an den Staat, sei es an private Unternehmungen, teils im Wege der unmittelbaren Investierung in industriellen und anderen Unternehmungen, z. B. im Wege der Errichtung von russischen Aktiengesellschaften mit fremdem Kapital. Ob nun die Kapitalzufuhr im Wege der Kreditgewährung oder der unmittelbaren Investierung in Unternehmungen erfolgt, sie kann sich nur in zwei Formen vollziehen: entweder im Weg der Einfuhr von Gütern oder im Weg der Überweisung von Geld. Das erstere ist z. B. der Fall, wenn der russische Staat aus dem Erlös einer im Auslande untergebrachten Anleihe Eisenbahnmaterial kauft und importiert, oder wenn ein westeuropäischer Unternehmer, der in Rußland eine Fabrik gründet, die maschinelle Ausrüstung der Fabrik einführt. Die Überweisung von Geld ist notwendig in denjenigen Fällen, in welchen das im Ausland aufgebrachte Kapital im Inland verausgabt werden soll, z. B. durch den Staat, der die an dem Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter bezahlt, oder durch den ausländischen Unternehmer, der die Baukosten seiner in Rußland gegründeten Fabrik in Rußland zu bestreiten hat.

Findet die Kapitalzufuhr im Wege der Einfuhr von Materialien aller Art statt, so wächst ihr Wert der Einfuhr zu; aber dieser Teil der Einfuhr belastet mindestens nicht die Zahlungsbilanz des betreffenden Jahres. Soweit die Materialien der Gegenwert für Kapitalien sind, die im Wege des Kredits beschafft wurden, hat erst in späterer Zeit die Erstattung des Gegenwertes stattzufinden; soweit die

*) v. Schulze-Gävernitz hebt das hier in Betracht kommende Moment in seinem Buche über Rußland gebührend hervor.

Digitized by Google

Materialien von ausländischen Unternehmern oder von Aktiengesellschaften, die mit ausländischem Kapital arbeiten, für deren eigenen Fabrikbetrieb in Rußland importiert werden, greift nicht einmal eine eigentliche Verpflichtung zur späteren Rückzahlung Platz.

Findet die Kapitalzufuhr im Wege der Überweisung von Geld statt, so werden dadurch der russischen Volkswirtschaft über den Erlös ihrer Warenausfuhr hinaus Mittel zur Bezahlung der russischen Einfuhr und zur Erfüllung der Zahlungsverpflichtungen an das Ausland zur Verfügung gestellt; die durch die Kapitalzufuhr hervorgerufenen Geldüberweisungen nach Rußland dienen zur Kompensation mit den von Rußland aus irgendwelchen Gründen an das Ausland zu leistenden Zahlungen.

Auf jeden Fall also wird durch die Kapitaleinfuhr die Zahlungsbilanz des in Frage kommenden Jahres entsprechend erleichtert; der Betrag der Kapitaleinfuhr ist zur Ermittlung der effektiven Zahlungsbilanz, die über Zufluß und Abfluß von Gold und über das Schicksal der Währung entscheidet, von denjenigen Zahlungen abzusetzen, die an das Ausland zu leisten sind.

Man kann freilich einwenden, daß durch die Kapitaleinfuhr die Verschuldung Rußlands an das Ausland erhöht und dadurch seine künftige Zahlungsbilanz durch Zinszahlungen, Dividenden und Rückzahlungen belastet wird. Das trifft an sich zu, soweit nicht etwa die ausländischen Unternehmer mit ihren Kapitalien im Inlande dauernd ansässig werden, ein Vorgang, der gerade in Rußland nicht allzu selten ist. Soweit aber eine Erhöhung der Verschuldung durch die Kapitaleinfuhr Platz greift, steht dieser bei einer rationellen Verwendung des Kapitals eine Steigerung der Produktivkräfte des Landes gegenüber, durch welche die Verzinsung und Tilgung der erhöhten Schulden erleichtert wird. Erfolgt die Einfuhr des ausländischen Kapitals nicht in der Form des Kredits sondern in der Form der unmittelbaren Beteiligung (etwa durch Aktienerwerb) an irgendwelchen Unternehmungen, so erhalten die ausländischen Kapitalgeber von vornherein nur insoweit irgendwelche späteren Gegenleistungen, als das investierte Kapital selbst Erträgnisse abwirft; soweit die Aktionäre russischer Unternehmungen Ausländer sind, fallen auch die Zinszahlungen für die Obligationen solcher Unternehmungen, falls der erforderliche Betrag nicht durch die Betriebsergebnisse aufgebracht wird, den ausländischen Aktionären zur Last. Eine wirkliche Belastung der russischen Zahlungsbilanz für die Zukunft bilden — mit der eben gemachten Einschränkung — nur diejenigen im Wege des Kredits aufgenommenen Kapitalien, die aufgebraucht werden, ohne daß ein Gegenwert in produktiven Anlagen entsteht.

Nun ist sich wohl alle Welt darüber einig, daß die Hilfsquellen Rußlands nur durch die ausgiebige Heranziehung fremden Kapitals in einem für Rußland selbst erwünschten Tempo erschlossen werden können. Gerade die Einführung und Sicherung der Goldwährung hatte mit in erster Linie den Zweck, eine ausgiebigere Heranziehung fremden Kapitals zu ermöglichen. Die Verwirklichung dieses Zweckes ist in der Tat gelungen; seit 1894 sind nach der Schätzung sachkundiger Leute hunderte Millionen Rubel namentlich deutschen, französischen und belgischen Kapitals in russischen Unternehmungen investiert worden. Wer diese Kapitaleinfuhr im Interesse Rußlands für wünschenswert hält, der darf nicht den notwendigen Reflex der Kapitaleinfuhr auf die Handelsbilanz als ein ungünstiges Symptom ansehen, sondern muß sich darüber klar werden,

Digitized by Google

daß jede Kapitaleinfuhr eine entsprechende Erleichterung der Zahlungsbilanz, d. h. der Bilanz der in einem gegebenen Jahre von Rußland zu empfangenden und zu leistenden Zahlungen, bedeutet.

Diese Ausführungen lassen vielleicht die von mir ausgesprochene Ansicht weniger kühn erscheinen, daß „der namentlich nach der Größe der Getreideausfuhr und der Kapitaleinfuhr aus den westeuropäischen Ländern schwankende Überschuß der russischen Handelsbilanz im großen Durchschnitt mehr als ausreichend erscheint, um die jährlichen Zahlungsverpflichtungen des russischen Staates und der russischen Volkswirtschaft an das Ausland zu begleichen". Diese Ausführungen tragen vielleicht auch zur Beleuchtung der „einfachen Bauernrechnung" bei, die mir ein „Russophob" gezeichneter Artikel der Wochenschrift „Plutus" entgegenhält. „Russophob" rechnet: Rußland hat etwa 12 Milliarden Franken Schulden im Ausland, dagegen in der Reichsbank und im Verkehr einen Goldbestand von nur 5 Milliarden Franken. Da Rußland irgendwann einmal den Gegenwert seiner Anleihen in Gold erhalten müsse, so ergebe sich, daß etwa 7 Milliarden Franken infolge der ungünstigen Handelsbilanz wieder abgeflossen bzw. daß die neuen Anleihen nur aufgenommen worden seien, um die Zinsen der alten im Auslande zu bezahlen und auf diese Weise den sonst unvermeidlichen Goldabfluß und Zusammenbruch der Goldwährung zu verhindern. „Russophob" scheint sich noch in den seit einigen Jahrhunderten ausgetretenen Kinderschuhen der ältesten Merkantilisten zu ergehen und nicht zu begreifen, daß der Gegenwert für ausländische Anleihen auch in anderer Form als in Bargeld, z. B. in Maschinen, Eisenbahn- und Kriegsmaterialien usw. in das Land gebracht werden kann, und daß — soweit das der Fall ist — dieser Teil der Einfuhr, der durch den Erlös ausländischer Anleihen usw. bezahlt ist, nicht noch zum zweiten Male durch Ausfuhrwaren oder Goldexport bezahlt zu werden braucht.

Immerhin könnten auch schärfer denkende Beurteiler durch meine Ausführungen die Auffassung bestätigt finden, daß Rußland stets neue Kredite zu Hilfe nehmen müsse, um seine Zahlungsverpflichtungen an das Ausland bestreiten und seine Einfuhr bezahlen zu können. Aber diese Auffassung ist nur in ihrer Umkehrung richtig: ohne den für die russische Entwicklung erwünschten Kapitalzufluß wäre caeteris paribus die russische Einfuhr kleiner, weil eine Menge von Materialien dann nicht eingeführt werden würde, und anderseits die russische Ausfuhr größer, weil ein großer Teil der russischen Arbeit, die heute infolge der Investierung ausländischen Kapitals zur Schaffung produktiver Anlagen in Rußland selbst Verwendung findet, zur Produktion von Ausfuhrwaren verfügbar werden würde.*) Wie dem aber auch sei, das Unzutreffende der Anschauung, daß Rußland, um die Zinsen seiner alten Anleihen an das Ausland zu bezahlen, sich immer wieder zur Aufnahme neuer Anleihen genötigt sehe, geht schon daraus hervor, daß der russische Staat auf Grund der Überschüsse

*) Der Zusammenhang starker Kapitalübertragungen mit der Handelsbilanz läßt sich wie an einem Schulbeispiel an den Erscheinungen studieren, welche die Zahlung der französischen Kriegskostenentschädigung an Deutschland begleiteten. Für Deutschland entstand aus dem Empfang der fünf Milliarden ein enormes Anschwellen des Einfuhrüberschusses von Waren. (Vgl. meine Ausführungen in der „Geschichte der deutschen Geldreform", 1898, S. 380, sowie Nasse, die Münzreform und die Wechselkurse, in den „Annalen des Deutschen Reiches", 1875, S. 606 ff.)

seines ordentlichen Budgets Jahr für Jahr beträchtlich größere Summen, als den Erlös seiner neuen Anleihen, in produktiven Unternehmungen investiert hat. Die unbestreitbare Entwicklung der russischen Industrie, vor allem der Montan- und Textilindustrie,*) zeigt ferner, daß auch der durch die private Kapitaleinfuhr bedingten Steigerung der Verschuldung der russischen Volkswirtschaft eine beträchtliche Zunahme der produktiven Kräfte und des werbenden Vermögens gegenübersteht.

Freilich hat man meiner Anerkennung der Entwicklung der russischen Industrie eine frühere Äußerung von mir**) gegenübergestellt, in der ich die im Jahre 1899 über die russische Industrie hereingebrochene Krisis mit dem System der forcierten Begünstigung der russischen Industrie durch hohe Prohibitivzölle und große Staatssubventionen in Verbindung gebracht habe. Damals handelte es sich darum, zu zeigen, daß durch künstliche Mittel in einem großen Lande nicht von heute auf morgen die Vorbedingungen für einen Übergang vom Agrar- zum Industriestaat geschaffen werden können. Aber weder diese Wahrheit, noch die — von mir im Oktoberheft übrigens ausdrücklich erwähnte — im Jahre 1899 eingetretene Krisis, die in der Tat Rußland um eine Anzahl von Jahren in seiner industriellen Entwicklung zurückgeworfen hat, stehen mit der Tatsache in Widerspruch, daß die Gesamtentwicklung der russischen Industrie, wie sie sich in den letzten Jahrzehnten auf natürlichen Grundlagen vollzogen hat, einen ansehnlichen Fortschritt bedeutet.

Damit soll nicht etwa behauptet werden, daß in Rußland finanziell und wirtschaftlich alles zum besten stehe. Ich habe ausdrücklich betont, daß die mit strenger Konsequenz durchgeführte russische Finanzpolitik der russischen Volkswirtschaft harte Opfer auferlegt, die namentlich in ungünstigen Zeiten schwer empfunden werden. Wenn aber insbesondere die schwierige Lage des russischen Bauern auf die Finanzpolitik zurückgeführt wird, und wenn mir gegenüber die Behauptung wiederholt wird, die ganze Kunst des Herrn v. Witte habe darin bestanden, den finanziellen und ökonomischen Neubau Rußlands „mit dem ausgesogenen Mark des russischen Bauerntums zu kitten", so muß ich zwar zugeben, daß eine solche Auffassung bei uns in Deutschland weit verbreitet ist und daß es bequemer ist, sie nachzusprechen als ihr entgegenzutreten. Wer sich jedoch die Mühe nimmt, sich auch nur ein wenig um die russische Wirtschafts- und Finanzgeschichte der letzten Jahrzehnte zu kümmern, wird sehr bald zu der Über-

*) Die von mir nach dem Budgetbericht des russischen Finanzministers (1900) für die Jahre 1877, 1887, 1892 und 1897 gegebenen Vergleichszahlen der Produktion in den einzelnen russischen Industriezweigen sind im „Plutus" auf Grund einer früheren Beanstandung Dr. Rohrbachs als „alter Schwindel" bezeichnet worden, und zwar weil in diesen Zahlen die Werte von Halbfabrikaten und Ganzfabrikaten summiert sind, während die Werte der in Rußland hergestellten und dort verarbeiteten Halbfabrikate naturgemäß in dem Wert der Ganzfabrikate aufgehen und mithin in der Schlußsumme doppelt erscheinen. Das ist allerdings ein — übrigens in keiner Produktionsstatistik vollständig zu vermeidender — Fehler, durch den die absoluten Werte der Produktion stark beeinflußt werden. Für mich handelte es sich jedoch lediglich um die relative Wertsteigerung der Produktion, und da die Angaben für die früheren Jahre auf Grund der gleichen Methode berechnet sind wie die Zahlen für 1897, so geben die Ziffern — trotz des erwähnten statistischen Fehlers — von dem Maße der Entwicklung der russischen Industrie ein zutreffendes Bild.

**) In meinen Vorträgen über „Handelspolitik", 1901.

Digitized by Google

zeugung kommen, daß die ungünstige Lage des russischen Bauernstandes in ganz anderen Verhältnissen ihre Wurzeln hat, als in der russischen Finanzpolitik, und daß die letztere in einer Entlastung des russischen Bauernstandes sehr weit gegangen ist. Die Hauptursachen des schlimmen Zustandes der russischen Landwirtschaft liegen in Fehlern, die zu Beginn der sechziger Jahre bei der Bauernbefreiung gemacht worden sind, indem den Bauern zu wenig Land überwiesen wurde und indem die Ertragsfähigkeit des Landes und dementsprechend die von den Bauern an die Gutsherren zu leistenden Pacht- und Ablösungszahlungen zu hoch bemessen wurden. Die staatliche Finanzpolitik jedoch hat den Bauernstand durch folgende Maßnahmen zu entlasten versucht:

Zunächst wurde in den achtziger Jahren die Kopfsteuer und Salzsteuer aufgehoben, durch die vor allem die ländliche Bevölkerung getroffen worden war. Ferner wurde in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre die Grundsteuer in manchen Gouvernements bis zu 50 Prozent ermäßigt. Diese Entlastung tritt darin zutage, daß Grundsteuer und diverse Abgaben auf dem Lande zuzüglich der Salzsteuer im Jahre 1880 einen Ertrag von 120,6 Millionen Rubel gaben, im Jahre 1901 dagegen nur 32 Millionen Rubel. Im Jahre 1901 lieferten die direkten Steuern einen Ertrag von 131 Millionen Rubel; davon kamen auf das Land nur die erwähnten 32 Millionen Rubel, d. i. etwa ein Viertel, die übrigen drei Viertel kamen auf die Industrie, den Handel und den Kapitalbesitz. Ferner hat der Staat zur Erleichterung der Grundablösung den Gutsherren den Kapitalwert der von den Bauern zu entrichtenden Loskaufsummen ausgezahlt und dafür den Bauern die Verpflichtung auferlegt, die auf diese Weise vorgestreckten Beträge innerhalb von 49 Jahren durch Jahreszahlungen von 6 Prozent des Kapitals zu verzinsen und zu tilgen. Der Staat hat zu diesem Zweck eine Schuld von 897 Millionen Rubel kontrahiert. In Anbetracht der schwierigen Lage der russischen Landwirtschaft sind jedoch die Loskaufzahlungen der Bauern mehrfach herabgesetzt sowie durch den Erlaß von Rückständen und durch Milderungen der Zahlungsbedingungen erleichtert worden. Bis zum 1. Januar 1902 waren von der gesamten Loskaufschuld in Höhe von 897 Millionen Rubel etwa 250 Millionen Rubel durch Amortisation getilgt und nahezu der gleiche Betrag, 240 Millionen Rubel, durch Herabsetzung der Ablösungszahlungen und Erlaß von Rückständen gelöscht.*)

Daß für die Zukunft der russischen Volks- und Finanzwirtschaft eine Gesundung der Agrarverhältnisse von der größten Bedeutung ist, wird allgemein anerkannt. Daß aber in den letzten Jahrzehnten die russische Finanzpolitik ihre Erfolge durch eine Aussaugung des Bauernstandes erzielt habe, diese Behauptung stellt sich nach den obigen Ausführungen als eine Mythe dar.

Soviel zur näheren Begründung meiner Auffassung der Finanzlage Rußlands beim Beginn des Krieges und zur Richtigstellung der gegen meine Darstellung gemachten Einwände.

Und nun noch ein Wort über Japan. So eingehend meine Ausführungen über die russischen Finanzen, teils zustimmend, teils kritisierend, besprochen worden sind, so

*) Vgl. Wittschewsky in Conrads Jahrbüchern, Mai 1904.

Digitized by Google

wenig hat sich die Kritik mit den Einzelheiten meiner Darstellung der japanischen Finanzen befaßt. Man hat sich, soweit Einwendungen erhoben worden sind, damit begnügt, mir den allgemeinen Vorwurf zu machen, ich hätte die japanischen Finanzverhältnisse zu ungünstig dargestellt, offenbar deshalb, weil sich die geringeren japanischen Reserven neben den massiven Reserven Rußlands weniger imponierend ausnehmen. Aber daraus sollte man doch mir keinen Vorwurf machen, zumal da die mit meiner Darstellung übereinstimmende Würdigung, die das finanzielle Stärkeverhältnis der beiden Parteien auf dem internationalen Kapitalmarkt findet, vor aller Augen klar zutage liegt: in London notieren heute (26. November) die 4prozentigen russischen Anleihen 93¼, die 4 prozentigen japanischen Anleihen dagegen, trotz aller Erfolge der japanischen Waffen, nur 74½.

Aber es kommt nicht nur auf die Stärke der Waffen an, sondern auch auf die Geschicklichkeit, mit der sie geführt werden; und in dieser Beziehung verdienen die Japaner ungeteilte Bewunderung. Ich habe in meinem Aufsatze immer und immer wieder betont, in welchem erstaunlichen Verhältnis bei den Japanern die erzielten Erfolge zu der Geringfügigkeit der aufgewendeten Mittel stehen. Das gilt ebenso von ihren finanziellen Kriegsvorbereitungen, als auch — soweit es sich bis jetzt übersehen läßt — von ihren bisherigen finanziellen Kriegsmaßnahmen. Deshalb sollte und konnte aber auch mit der Klarlegung des finanziellen Stärkeverhältnisses der beiden Parteien ein endgültiges Urteil über die finanzielle Seite des Krieges nicht abgegeben werden. Ausdrücklich habe ich am Schlusse meines Aufsatzes zwei Momente als ausschlaggebend für den weiteren Gang der finanziellen Kriegführung bezeichnet: Die finanzielle Leistungsfähigkeit der beiden kriegführenden Parteien und die geschickte Hand bei der Leitung der weiteren finanziellen Maßnahmen.

II.

Den ergänzenden Bemerkungen zu dem Aufsatze im Oktoberheft, wie sie im I. Abschnitt gegeben sind, sei eine Weiterführung der Darstellung der finanziellen Kriegsmaßnahmen beider kriegführenden Parteien beigefügt.

Rußland.

Im Oktoberheft wurde gezeigt, daß Rußland bisher die folgenden Mittel für den Krieg bereitgestellt hat:

1. Den freien Bestand der Reichsrentei, erhöht durch die Kürzung bereits genehmigter Ausgaben	etwa 300,0	Millionen Rubel
2. Pariser Schatzschein-Anleihe im Nennbetrag von 300 Millionen Rubel und einem Reinerlös von 95½ Prozent	286,5	" "
3. 3,6 prozentige Renteibillette im Betrag von 150 Millionen Rubel, zu Pari begeben	150,0	" "
zusammen . . .	736,5	Millionen Rubel.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß — soweit zuverlässige Informationen zu erhalten sind — die Einzahlungen auf die Pariser Anleihe heute noch nicht vollständig geleistet sind. Ich habe im Oktoberheft eine Notiz des Londoner „Economist"

Digitized by Google

erwähnt, nach welcher der Gegenwert der Anleihe in drei gleichen Raten im Mai und September 1904 und im Januar 1905 geleistet werden solle. Tatsächlich sind bis jetzt auf die 800 Millionen Franken folgende Einzahlungen geleistet worden:

am 16. Mai	100	Millionen Franken
„ 19. „	195	„ „
„ 5. September	200	„ „
zusammen	495	Millionen Franken,

so daß noch etwa 270 Millionen Franken oder etwas über 100 Millionen Rubel einzuzahlen bleiben, die von dem oben berechneten Betrag von 736,5 Millionen Rubel abzusetzen sind. Bleiben also bis jetzt verfügbar etwa 635 Millionen Rubel.

Das wichtigste Moment für die Beurteilung der russischen Kriegsfinanzen ist, daß Rußland seit der Ausgabe der Renteibillette im August d. J. sich nicht genötigt gesehen hat, zur Aufnahme einer weiteren Anleihe zu schreiten, und daß allem Anschein nach die schon im Mai und Juni von der russischen Regierung offiziös abgegebene Versicherung, daß für den Lauf des Jahres 1904 Rußland den Kriegsbedarf ohne eine weitere auswärtige Anleihe werde bestreiten können, sich trotz aller Anzweiflung bewahrheiten wird. Dadurch gewinnt — im Zusammenhang mit der noch zu besprechenden, nicht allzu erheblichen Inanspruchnahme der russischen Reichsbank durch den Staat — die Auffassung immer mehr an Wahrscheinlichkeit, daß in der Tat bisher die Kosten des Krieges für Rußland beträchtlich überschätzt worden sind. Wenn der Krieg dem russischen Staat wirklich 80 bis 100 Millionen Rubel pro Monat kosten würde, müßten die von der russischen Regierung für Kriegszwecke bisher beschafften Mittel längst erschöpft sein. Wenn aber die russische Regierung ohne eine beträchtliche Heranziehung der Bank bis über die Jahreswende hinaus ohne neue Anleihe auskommen will, dann würden die monatlichen Kriegskosten sich nicht höher als 50 Millionen Rubel stellen können.

Was nun die weitere Entwicklung des Verhältnisses der russischen Finanzverwaltung zur russischen Reichsbank anlangt, so ist nicht zu verkennen, daß in den letzten zwei Monaten die Inanspruchnahme der Bank für die Kriegszwecke weitere Fortschritte gemacht hat, während auf der anderen Seite es der Bank mit der Unterstützung des Staates, der im Auslande offenbar noch über beträchtliche Summen verfügt, gelungen ist, ihren Goldbestand zu erhöhen. Vom 1./14. September (dem letzten Ausweistag, der im Oktoberheft berücksichtigt werden konnte) bis zum 1./14. November haben sich im Status der russischen Reichsbank folgende Veränderungen ergeben:

Das Guthaben der staatlichen Finanzverwaltung ist von 271,9 auf 182,7 Millionen Rubel herabgegangen,*) hat sich also um 89,2 Millionen Rubel vermindert. Die Gesamtabnahme gegenüber dem — wie betont werden muß — exzeptionell hohen Stand am 1./14. Januar d. J. erreicht jetzt ungefähr 200 Millionen Rubel. Diese aus dem Renteiguthaben bei der Bank abgehobene Summe darf jedoch nicht ohne weiteres den für den Krieg nach der oben gegebenen Aufstellung verfügbaren

*) Das Guthaben der Hauptrentei bei der Bank betrug am 1./14. November 224,8 Millionen Rubel; dazu kamen 18,0 Millionen Rubel als Guthaben der lokalen Renteien bei den Bankfilialen. Dagegen sind abzusetzen 60,1 Millionen Rubel, welche die Bankfilialen den lokalen Renteien vorgeschossen hatten.

Digitized by Google

Summen zugerechnet werden, da in den Abhebungen aus dem Bankguthaben mindestens zum Teil die Verausgabung des freien Bestandes der Reichsrentei zum Ausdruck kommt. Auch heute noch ist übrigens das Staatsguthaben bei der Bank ungefähr ebenso groß, wie es am Ende des Jahres 1902 gewesen war (182,5 Millionen Rubel).

Die Entwicklung des Notenumlaufs der russischen Reichsbank in den letzten zwei Monaten dürfte hauptsächlich durch die Zurückziehungen aus dem Staatsguthaben bedingt gewesen sein. Die Notenausgabe zeigt eine weitere Steigerung von 749,4 auf 844,1 Millionen Rubel. Der Goldbestand der Bank hat, soweit er in Rußland gehalten wird, eine unbedeutende Abnahme von 854,5 auf 848,4 Millionen Rubel erfahren, während gleichzeitig die Guthaben im Ausland und die Auslandswechsel — offenbar durch Zuführung aus den Anfang September geleisteten Einzahlungen auf die Schatzscheinanleihe — von 105,4 auf 163,3 Millionen Rubel gestiegen sind. Die Summe des Goldbestandes und der Goldforderungen der Bank ist mithin von 959,9 auf 1011,7 Millionen Rubel angewachsen; sie übertrifft den Notenumlauf immer noch um 167,6 Millionen Rubel. Die russische Reichsbank, die nach den gesetzlichen Bestimmungen 300 Millionen Rubel Noten über den Betrag ihres gesamten Goldvorrates hinaus emittieren darf, verfügt mithin immer noch über eine Notenreserve von 467,6 Millionen Rubel. Die totale Zurückziehung des Renteiguthabens würde — falls die Auszahlung, wie in der Hauptsache bisher, in Noten erfolgt — den Notenumlauf auf 1026,8 Millionen Rubel steigern; auch in einem solchen Falle würde der Notenumlauf durch den Goldvorrat von 1011,7 Millionen Rubel noch nahezu voll gedeckt sein.

Dieser Stand der russischen Reichsbank ist für weitere finanzielle Operationen Rußlands eine höchst wertvolle Rücklage. Vor allem gestattet er der russischen Regierung, für die Aufnahme einer neuen Auslandsanleihe in Ruhe einen geigneten Zeitpunkt abzuwarten. Die regelmäßig wiederkehrende Anspannung der westeuropäischen Geldmärkte im letzten Kalendervierteljahr macht sich auch in diesem Jahre bemerkbar, namentlich in Deutschland, wo die Reichsbank ihren Diskont Anfang Oktober auf 5 Prozent erhöht hat. Die nach der Überwindung des starken Geldbedarfs beim Jahreswechsel regelmäßig einsetzende Erleichterung des Geldmarktes wird für neue Kreditoperationen voraussichtlich ein günstigeres Feld bieten.

Der Kurs der russischen Anleihen hat sich in den letzten zwei Monaten merkwürdig stabil gehalten. Ebensowenig wie der Ausgang der Schlacht bei Liaujang einen sichtbaren Einfluß auf den Kursstand der russischen Papiere ausübte, ebensowenig zeigte sich eine Einwirkung des Scheiterns der russischen Offensive bei Jentai und der Schlacht am Schaho, der ungünstigen Nachrichten über den Stand der Dinge bei Port Arthur und der wiederholten Gerüchte von dem Fall oder der Kapitulation dieser Festung. Nicht einmal der Zwischenfall von Hull hat merkliche Spuren in den russischen Kursen hinterlassen. Die in meinem Aufsatze im Oktoberhefte zugrunde gelegte Berliner Notierung (4prozentige konsolidierte Anleihe von 1870, Serie 1 bis 252) stellte sich am 22. November mit 91,40 ebenso, wie sie Mitte November stand. In London bewegten sich die Kurse der 4prozentigen russischen Anleihe (von 1889) in den letzten zwei Monaten ungefähr zwischen 92 und 93.

Digitized by Google

Auch der Stand der russischen Valuta, wie er in dem Kurs der Rubelnoten zum Ausdruck kommt, hat sich in den letzten zwei Monaten eher noch etwas gekräftigt. Unter der Einwirkung der nach der Ernte beginnenden starken Getreideausfuhr hat der Rubelkurs in Berlin vom August an eine Steigerung von ungefähr 216 auf 216,30 Mark erfahren.

Japan.*)

Auch hier sei zunächst wiederholt, welche Mittel bis gegen Ende September für die Kriegführung bereit gestellt waren.

Durch die Kaiserliche Notverordnung vom 28. Dezember 1903 waren für Kriegszwecke genehmigt	156	Millionen Yen
Durch das Kriegsbudget für 1904/05 wurden genehmigt . . .	420	" "
zusammen . . .	576	Millionen Yen

Die Gesamtsumme von 576 Millionen Yen sollte aus folgenden Einnahmequellen beschafft werden:**)

1. Einnahmen aus erhöhter Besteuerung und dem Tabakmonopol	62	Millionen Yen
2. Aus Überschüssen und Einschränkungen von Ausgaben . .	48	" "
3. Aus Spezialfonds	55	" "
4. Aus öffentlichen Anleihen	380	" "
5. Aus sonstigen Darlehen	31	" "
zusammen . . .	576	Millionen Yen

Von den im Betrage von 380 Millionen Yen genehmigten öffentlichen Anleihen waren bis Ende September begeben:

1. Durch innere Anleihen:		
a) durch Begebung von 5prozentigen Schatzscheinen mit fünfjähriger Laufzeit zum Kurs von 95 im März 1904	100	Millionen Yen
b) durch Begebung von 5prozentigen Schatzscheinen mit siebenjähriger Laufzeit zum Kurs von 92 im Juni 1904	100	" "
2. Durch Begebung von 6prozentigen Schatzscheinen mit siebenjähriger Laufzeit, auf englische und amerikanische Währung lautend, unter Verpfändung der Zolleinkünfte, zum Kurse von 93½, in London und New-York im Juni 1904 . .	100	" "
zusammen . . .	300	Millionen Yen.

Insgesamt brachten diese Anleihen der japanischen Finanzverwaltung effektiv etwa 275 Millionen Yen. Zusammen mit den 31 Millionen Yen sonstiger Darlehen, die bei der Bank von Japan aufgenommen wurden, und mit den übrigen zur Verfügung gestellten Mitteln — die Einnahmen aus den erhöhten Zöllen für die erste Hälfte des Etatsjahres 1904/05 auf die Hälfte des veranschlagten Betrags berechnet — ergibt sich für Japan bis Ende September eine verfügbare Summe von etwa 440 Millionen Yen.

Schon im Oktoberheft konnte darauf hingewiesen werden, daß Japan seine für den Krieg verfügbaren Bestände durch eine neue innere Anleihe in Höhe von

*) Über die „Japanischen Kriegsfinanzen" hat Prof. Rathgen in der „Nation" vom 5. November einen Aufsatz publiziert, der die japanische Finanzlage ziemlich günstig beurteilt.

**) Die im Oktoberheft gegebenen Ziffern weichen in kleinen Beträgen von denjenigen ab, die in dem inzwischen erschienenen 4. Jahrgang des „finanziellen und wirtschaftlichen Jahrbuchs für Japan" mitgeteilt sind und die nunmehr hier zugrunde gelegt werden.

Digitized by Google

80 Millionen Yen zu verstärken beabsichtige. In der Tat ist eine innere Anleihe in diesem Betrag und zwar abermals in 5prozentigen Schatzscheinen von siebenjähriger Laufzeit in der ersten Novemberwoche zum Kurse von 92 zur Zeichnung aufgelegt worden. Die Anleihe soll mehr als dreimal überzeichnet worden sein.

Mit dieser Anleihe waren die durch das Kriegsbudget für 1904/05 genehmigten Kredite erschöpft. Die für den Krieg zur Verfügung gestellten Mittel beliefen sich nunmehr auf etwa 510 Millionen Yen und blieben mithin nicht allzuweit hinter den bisher von Rußland für den Krieg bereitgestellten Mitteln (etwa 635 Millionen Rubel) zurück.

Gleichwohl hat Japan sich veranlaßt gesehen, zu derselben Zeit, in der es die eben erwähnte innere Anleihe zur Begebung brachte, auch eine neue Auslandsanleihe mit demselben englisch-amerikanischen Bankensyndikat abzuschließen, das im Mai d. Js. die Emission der ersten japanischen Auslandsanleihe übernommen hat. Es handelte sich dieses Mal um eine Anleihe im Betrage von 12 Millionen Pfd. Sterl. = 120 Millionen Yen, bestehend in Schatzscheinen, die mit 6 Prozent per annum verzinslich und spätestens am 5. Oktober 1911 zu Pari einzulösen sind; jedoch hat die japanische Regierung sich vorbehalten, die Schatzscheine schon vom 5. April 1907 ab mit halbjähriger Kündigung zurückzuzahlen, zu demselben Termin, zu dem auch die im Mai in London und New-York begebenen Schatzscheine gekündigt werden können. Für die neuen Schatzscheine haften die bereits für die erste Auslandsanleihe verpfändeten Zölle an zweiter Stelle.

Der Begebungskurs der neuen Schatzscheine wurde auf 90½ Prozent festgesetzt, während die Emission des gleichen Typus im Mai zu einem Kurs von 93½ erfolgte. Rechnet man Garantieprovision usw. ab, so dürfte sich der Reinerlös für die japanische Regierung auf nicht viel mehr als 88 stellen. In Anbetracht der spätestens nach 7 Jahren erfolgenden Rückzahlung zu Pari gewährt die neue Anleihe den Zeichnern eine effektive Verzinsung von nahezu 8 Prozent, die effektive Zinsbelastung für den japanischen Staat stellt sich auf etwa 8½ Prozent. Sollte die Rückzahlung schon im Jahre 1907 erfolgen, würde sich die tatsächliche Verzinsung und Zinsbelastung noch entsprechend höher stellen.

Die Anleihe, die zur Hälfte in London, zur andern Hälfte in New-York untergebracht werden soll, ist nach den bisher vorliegenden Nachrichten in London 8 bis 10mal überzeichnet worden. Die zu einem um 3 Prozent höheren Kurse im Mai aufgelegten Schatzscheine hatten den Erfolg einer 30fachen Überzeichnung gehabt.

Wenn Japan, trotz der Mißstimmung, die schon nach der ersten Schatzschein-Emission in London und New-York wegen der harten Bedingungen Platz gegriffen hatte, sich nunmehr zu einer für den Geldmarkt verhältnismäßig ungünstigen Jahreszeit zu einer zweiten Auslandsanleihe unter noch schwereren Bedingungen verstanden hat, so dürften dabei in erster Linie die Momente mitgespielt haben, die ich schon im Oktoberheft angedeutet habe: die Rücksicht auf den Stand der Bank von Japan und auf die Erhaltung der japanischen Valuta. Die letzten Einzahlungen auf die Auslandsanleihe vom Mai sind bereits Mitte August erfolgt. Die allmähliche Verausgabung der durch diese Anleihe im Ausland geschaffenen Guthaben stellte Japan vor die Notwendigkeit einer neuen Auslandsanleihe, wenn nicht abermals, wie in der ersten

Digitized by Google

Jahreshälfte, die Bank von Japan und der Goldbestand des Landes in bedrohlicher Weise in Anspruch genommen und damit die japanische Valuta aufs Spiel gesetzt werden sollte.

Insgesamt hat Japan mit dieser neuen Auslandsanleihe im bisherigen Verlauf des Krieges Anleihen im Betrag von 500 Millionen Yen ausgegeben, davon 280 Millionen Yen im Inlande und 220 Millionen Yen im Auslande. Da die japanische Staatsschuld am 31. März 1903 etwa 560 Millionen Yen betrug, hat der Krieg den Betrag der Schuld jetzt schon nahezu verdoppelt.

Relativ günstig entwickelt hat sich in den letzten Wochen der Stand der Bank von Japan. Die von der Mitte des Juni durch die Auslandsanleihe bedingte Erleichterung des Standes der Bank hat angehalten. Der letzte vorliegende Ausweis vom 15. Oktober zeigt einen Goldbestand von 107,2 Millionen Yen, der nur wenig geringer ist wie der vom 9. Januar d. Js. mit 115,7 Millionen Yen nachgewiesene und etwa um zwei Drittel höher als der niedrigste Bestand am 11. Juni mit 64,1 Millionen Yen. Einschließlich der Auslandswechsel verfügte die Bank am 15. Oktober über Gold im Betrage von 115,5 Millionen Yen. Der Notenumlauf stellte sich auf 225,5 Millionen Yen gegen 209,0 zu Jahresanfang. Die Golddeckung der Noten beträgt mithin etwas mehr als 50 Prozent. Das Guthaben des Staates bei der Bank, das im Durchschnitt des Jahres 1903 sich auf 19,9 Millionen Yen belaufen hatte, betrug am 15. Oktober 1904 34,3 Millionen Yen. Dafür hat sich jedoch das Darlehen der Bank an den Staat von 36,9 Millionen Yen im Durchschnitt des Jahres 1903 auf 74,0 Millionen Yen gesteigert, nachdem es am 11. Juni 104,9 Millionen Yen betragen hatte und inzwischen am 23. August auf 49 Millionen Yen herabgegangen war. Die neue englisch-amerikanische Anleihe wird fürs nächste eine wesentliche Steigerung der Inanspruchnahme der Bank durch den Staat vermeiden lassen.

Der Kurs der japanischen Staatsanleihen hat sich auch in den letzten zwei Monaten beweglicher gezeigt, als derjenige der russischen Papiere. Die 4prozentige japanische Anleihe in London sank unter dem Eindruck der russischen Teilerfolge in den Gefechten nördlich von Liaujang zeitweise bis auf 71, hob sich dann, nachdem der Ausgang der Schlacht am Schaho sich übersehen ließ, allmählich bis auf 74, erreichte am 11. November den Kurs von 75 (Gerücht von der Kapitulation von Port Arthur?), um jedoch alsbald wieder auf 74 herabzugehen. In den letzten Tagen hat sich der Kurs zwischen 74 und $74^3/_4$ bewegt.

Die japanischen Wechselkurse haben im Oktober eine leichte Abschwächung von 2 sh $0^1/_4$ d auf 2 sh $0^3/_{16}$ und 2 sh $0^1/_8$ d erfahren, sind jedoch von Anfang November an wieder auf 2 sh $0^1/_4$ d gestiegen.

Während die russische Finanzverwaltung sich hinsichtlich ihres weiteren Operationsplanes durchaus in Schweigen hüllt und sich darauf beschränkt, von Zeit zu Zeit die Gerüchte von einer unmittelbar bevorstehenden neuen Auslandsanleihe zu dementieren, hat Japan ein förmliches Programm für die finanziellen Aktionen des kommenden Etatsjahres 1904/05 schon jetzt wenigstens in großen Zügen bekannt gegeben, dessen wichtigste Punkte hier noch mitgeteilt seien.

Digitized by Google

Das gesamte Kriegserfordernis, das für das laufende Etatsjahr auf 576 Millionen Yen veranschlagt worden ist, aber mit der neuen ausländischen Anleihe bereits erheblich überschritten wird, beziffert sich nach dem offiziellen Voranschlag für das Etatsjahr 1905/06 auf 770 Millionen Yen.

Von dieser Summe sollen aufgebracht werden:

1. Durch Aufschub öffentlicher Arbeiten	70	Millionen Yen
2. Durch Zoll- und Steuererhöhungen und neue Steuern . . .	90	" "
3. Durch Anleihen	610	" "
	770	Millionen Yen.

Von den Steuern sollen die Einkommen- und Gewerbesteuer verdoppelt werden; neu zur Einführung gelangen sollen Steuern auf Eisenbahnbillets, Frachtbriefe, Textilwaren, ferner eine Erbschaftssteuer und die in der letzten Session vom Parlament abgelehnte Salzsteuer. Ferner soll eine Reihe von Zöllen neu eingeführt oder erhöht werden.

Die neuen Anleihen würden, falls auf den Betrag von 610 Millionen Yen nicht etwa die jetzt in London und New-York begebenen 120 Millionen Yen Schatzscheine angerechnet werden sollen, die japanische Staatsschuld auf 1670 Millionen Yen erhöhen, gegen 560 vor Beginn des Krieges; die Schuld würde also auf das Dreifache gesteigert werden. Für die Wiederherstellungsarbeiten nach dem Kriege würden zweifellos weitere große Anleihen nötig werden. Man hofft in Japan, den größten Teil der neuen Anleihen im Inland unterbringen zu können. Was aber auch in diesem Falle die enorme Vermehrung der Staatsschuld für Japan bedeuten würde, ergibt sich daraus, daß schon in den letzten Jahren vor dem Beginn des Krieges der Dienst der japanischen Staatsschuld mehr als ein Sechstel der gesamten ordentlichen Einnahmen in Anspruch nahm.

Auf alle Fälle wird mit dem neuen Jahre auch finanziell der Krieg in ein entscheidendes Stadium eintreten. Es wird sich zeigen müssen, wie weit es den heroischen Anstrengungen Japans gelingt, die errungenen Erfolge zu behaupten und den begonnenen Kampf militärisch und finanziell durchzuhalten.

Prof. Dr. Helfferich.

Digitized by Google

Unterwasserpanzer.*)

Unter Mitwirkung des Ingenieurs Dr. Blochmann von Marine-Schiffbaumeister G. Neudeck.

(Mit 7 Skizzen.)

Die bisherigen Kriegsereignisse haben die Minen und Torpedos in ganz ungeahnter Weise in den Vordergrund treten lassen. Ehe noch die offizielle Kriegserklärung Japans an Rußland erfolgt war, hatten bereits japanische Torpedoboote zwei russische Linienschiffe und einen großen Kreuzer für längere Zeit kriegsunbrauchbar gemacht und damit das japanische Übergewicht zur See für die ersten Kriegsmonate sichergestellt. Japanische und russische Minen haben bisher auf beiden Seiten drei Linienschiffe, einen Kreuzer und mehrere Kanonen- und Torpedoboote sofort oder nahezu sofort zum Sinken gebracht und drei Linienschiffe und fünf Kreuzer mehr oder weniger schwer havariert. Die schwersten Verletzungen, die den sofortigen Untergang zur Folge hatten, sind allerdings nicht durch die Mine allein, sondern in den meisten Fällen durch infolge der Detonation erzeugte Explosionen in den der Sprengstelle nahegelegenen Munitionsräumen, einige Male wohl auch durch das Auftreffen des Schiffes auf zwei Minen zu gleicher Zeit, hervorgebracht worden. Immerhin ist in allen Fällen die Wirkung der Mine groß genug gewesen, um das Schiff sofort außer Gefecht zu setzen.

Das ist nun zwar an sich keine überraschende Tatsache bei der Größe der Ladung von 50 bis 100 kg Schießbaumwolle, wie sie die heutigen Minen enthalten, aber sie regt, zum Bewußtsein gebracht, doch dazu an, für die großen kampfkräftigen, einen hohen Einsatz darstellenden Schiffe auf wirksamere Abwehrmittel zu sinnen, als sie bisher gebräuchlich waren. Ein anderes Moment, welches ebenfalls darauf hinwirkt, ist der neue Impuls, den die Torpedowaffe namentlich in der Steigerung der Schußweite erhalten hat. Bleibt in dem Geschwaderkampf die Furcht vor dem Torpedo, als absolut tötlicher Waffe, bestehen, stellt man infolgedessen als obersten Grundsatz die Notwendigkeit hin, sich in rangierter Ordnung außerhalb Torpedoschußweite halten zu müssen, so wird man bei der heutigen Entwicklung der Torpedowaffe und des Panzerschutzes in absehbarer Zeit dazu kommen, der Artillerie Leistungen zuzumuten, denen sie nicht oder nur durch große Opfer auf anderen Gebieten gewachsen gemacht werden kann. Das würde aber die Typenentwicklung in ungesunde und gefährliche Bahnen lenken. Deshalb ist es wünschenswert, die Frage von der anderen Seite anzufassen, d. h. den Unterwasserschutz der kampfkräftigen Schiffe so weiter zu entwickeln, daß der Torpedoschuß eine ernste Gefahr für die Schwimm-, ja selbst die Kampffähigkeit des Schiffes nicht bildet.

Damit würde man zugleich der Minengefahr und der Besorgnis vor den Unterwassertreffern der Artillerie entgegenarbeiten.

---

*) Die Schriftleitung sieht die vorliegende Arbeit als eine Anregung zu weiteren technischen Überlegungen über den Gegenstand an.

Digitized by Google

Von den zur Zeit in Anwendung kommenden Mitteln scheiden die Torpedoschutznetze als unzweckmäßig aus, einmal, weil durch die Netzscheren wirksame Gegenmittel vorhanden sind, ferner, weil sie die Bewegungsfähigkeit derart herabmindern, daß sie im Bewegungskampfe der Schiffe nicht anwendbar sind, und schließlich, weil sie bezw. die ihnen als Halt dienenden Spieren der Zerstörung durch die Artillerie zu sehr ausgesetzt sind, um selbst vor Anker liegenden Schiffen nach einer Tagschlacht als Schutz dienen zu können.

Die verschiedenen Minensuch- und Aufräumungsmethoden, welche heute bei den einzelnen Marinen zur Anwendung kommen, werden zwar in Einzelfällen mehr oder weniger ihren Wert behalten. Ein Universalmittel zur Einschränkung oder Abwendung der Minengefahr können sie nicht sein.

Dieses ist allein in der weiteren Durchbildung zweckmäßiger Bodenkonstruktionen der Schiffe und ihrer wasserdichten Teilung zu suchen.

Um dieser Frage näher zu kommen, wollen wir im folgenden untersuchen:

1. Welche Erscheinungen treten bei submarinen Explosionen auf?
2. Wie groß können die auftretenden Kräfte, die auf Vernichtung des feindlichen Schiffskörpers hinwirken, werden?
3. Wie schafft man Einrichtungen, die Schiffe absolut schwimmfähig zu erhalten gegen die Wirkungen von Torpedos und Minen?

Gegen die Einwirkung submariner Angriffswaffen ist bislang ein genügender Schutz des Schiffes vom Schiffbauer nicht vorgesehen worden. Gegen das Unterseeboot, als Angriffswaffe gedacht, sind besondere für die Praxis brauchbare Verteidigungsmittel bisher überhaupt noch nicht bekannt geworden. Und doch wird man — man mag selbst über den Wert von Unterseebooten noch geteilter Ansicht sein — einen solchen Schutz vorsehen müssen, wenn man bemerkt, daß den Marinen fremder Nationen eine immer größer werdende Zahl von Unterseebooten eingereiht wird.

Um zu verstehen, ob und wie dies durchführbar erscheint, ist es notwendig, einige Erläuterungen aus der Pyrodynamik heranzuziehen. Theoretische Ableitungen sollen zwar an dieser Stelle nicht gegeben werden. Aber wenn unsere späteren Vorschläge recht verstanden werden sollen, ist es nötig, einige für die Praxis wichtige Folgerungen eingehender zu betrachten, die sich an Entwicklungen und Gesetze anschließen, die schon früher veröffentlicht worden sind.*)

Die Dynamik der artilleristischen Angriffswaffe mit Vollgeschossen ist eine ganz andere als die Dynamik der mit Unterwasserexplosionen wirkenden Angriffswaffe. Einen Übergang zwischen beiden bilden die Granaten und die Unterwasserkanonen.

Unterwasserkanonen hat man wohl schon konstruiert und auch erprobt (es kann an Versuche erinnert werden, die vor Jahren auf der Themse vorgenommen wurden), aber daß sie sich bewährt hätten oder irgendwo eingeführt worden wären, ist nicht bekannt geworden.

*) Dr. R. Blochmann: Die Explosion unter Wasser; „Marine-Rundschau" 1898, Seite 197 bis 227.

Digitized by Google

Die Granate wirkt weniger durch die Masse des am Auftreffpunkt zur Explosion kommenden Sprengstoffes, als durch die von einem neuen Zentrum ausgehenden, als Einzelgeschosse zu betrachtenden Sprengstücke; man könnte also hier von einer gekuppelten artilleristischen Wirkung sprechen.

Die artilleristische Wirkung der Angriffswaffe liegt aber in der lebendigen Kraft des Geschosses, in der Stoßarbeit, die es demgemäß zu verrichten imstande ist. Der erste Teil des dynamischen Vorganges, das plötzliche Auftreten ungeheurer Druckgrößen beim Umsetzen des festen Sprengstoffes in Gase, hat sich im Kanonenrohr abgespielt, oder kommt in der Zerberstung der Granatenhülle zur beabsichtigten Geltung.

Anders ist es bei Unterwasserexplosionen. Hier ist es Absicht, daß die beiden charakteristischen, an eine Explosion sich anschließenden Vorgänge mit ihrer zerstörenden Wirkung zur Geltung kommen, indem die Mine oder der Torpedo an der äußeren Schiffshaut unter Wasser explodiert.

Diese beiden Vorgänge äußern sich, wie in der vorher erwähnten Abhandlung genauer abgeleitet und bewiesen ist,

1. in dem plötzlichen Auftreten enormer Druckgrößen an der Oberfläche des vorher vom Sprengstoff eingenommenen Raumes;
2. in der Wirkung der durch die Explosion auf die Umgebung abgegebenen Arbeit, die vorher latent im Sprengstoff aufgespeichert lag und sich nach Lösung des labilen Gleichgewichtszustandes in der von den umgebenden Substanzen aufgenommenen lebendigen Kraft gegen das Ziel äußert.

Während nun bei artilleristischen Waffen die gesamte von der Kartusche erzeugte Energie zur Fortbewegung des Geschosses in einer bestimmten Richtung nützlich verwendet wird, wird bei einer Explosion unter Wasser die ganze Umgebung des Explosionsherdes für die Absorption der Energie fast gleichmäßig in Mitleidenschaft gezogen.

Auf ein jedes Flächenstück der Umgebung kommt danach nur ein solcher Anteil der zerstörenden Wirkung der Explosion zur Geltung, wie seiner „scheinbaren Größe", vom Sprengzentrum aus betrachtet, entspricht. Für das Einsetzen der Explosionswirkung ist dabei ohne wesentliche Bedeutung, ob die nächste Umgebung von Wasser oder festen Körpern gebildet wird. Denn es ist durchaus die Vorstellung gerechtfertigt, daß das Wasser einer Explosion brisanter Sprengstoffe gegenüber, zum mindesten während derselben, sich nicht wesentlich anders als ein fester Körper verhält. Zur Übertragung der von dem Sprengmittel aufgenommenen Energie nach Art eines Geschosses ist es allerdings nicht in dem Maße wie ein wirklich fester Körper geeignet, und Luft ist es wiederum noch weniger als Wasser.

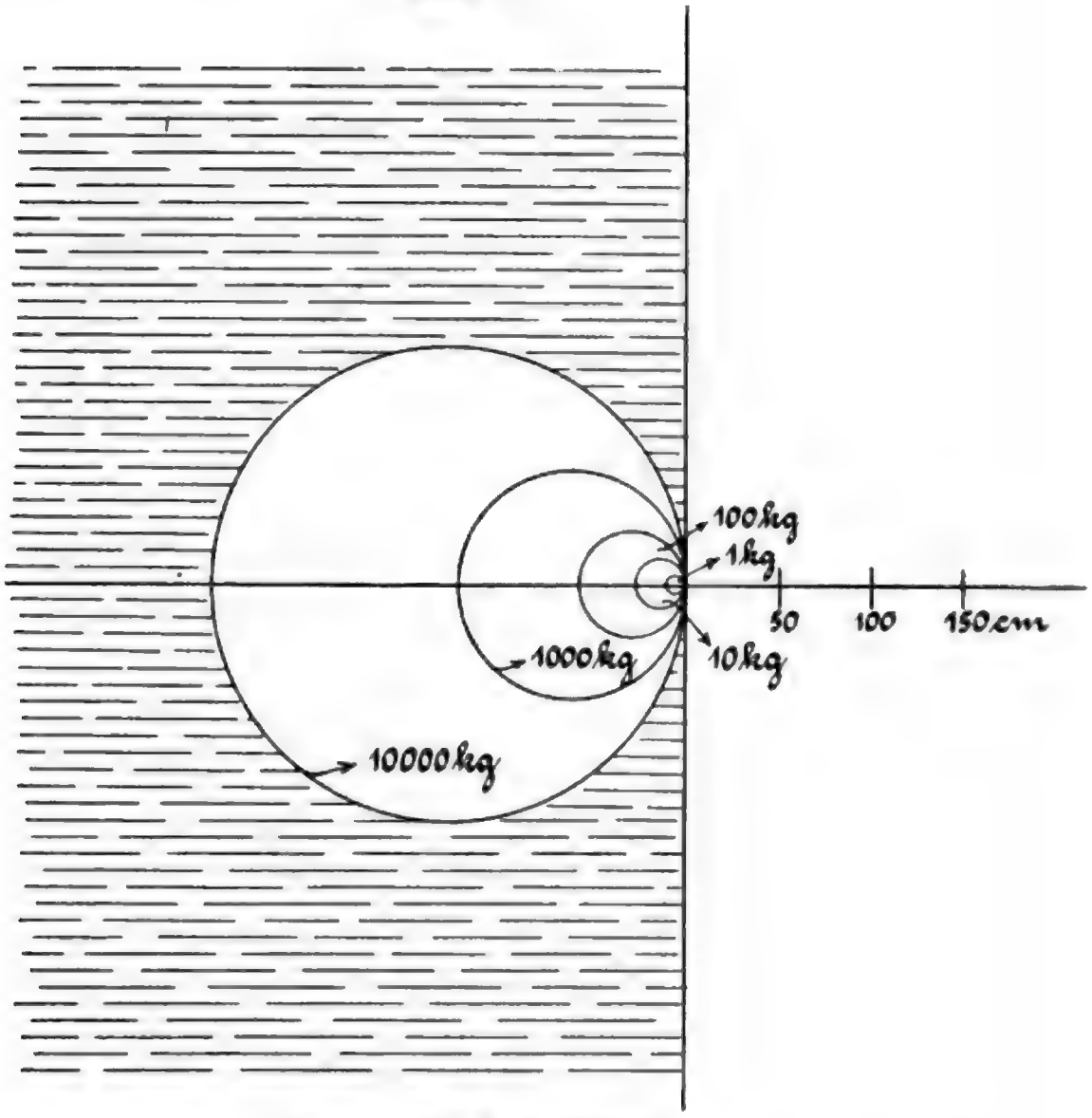
Wichtig ist es, die numerischen Beträge, welche die momentan auftretenden Druckgrößen und die bei einer Explosion disponibel werdenden Arbeitsgrößen erlangen können, genauer zu betrachten, da diese numerischen Angaben als Grundlagen für die Berechnungen zur Ausbildung der Konstruktion des von uns vorgeschlagenen Schiffsbodenschutzes zu dienen haben. Dieselben lassen sich auf Grund der oben erwähnten Ableitungen formelmäßig angeben; sie sollen jedoch hier in Tabellenform vereinigt

Digitized by Google

werden, weil ein Blick auf die Tabelle ein übersichtlicheres Bild der Dinge zu geben vermag, als allein ein Blick auf die zugehörige Formel selbst.

Der einfacheren Rechnung wegen betrachten wir den Sprengstoff in Kugelform angeordnet und nehmen an, daß diese Sprengstoffkugel beim Beginne der Explosion gerade die äußere Schiffshaut berühre. (Abbild. 1.)

Abbild. 1.



Sprengmassen in Kugelform.

Es genügt, wenn wir alle unsere Betrachtungen an einen typischen Sprengstoff anschließen. Wir wählen dazu die Schießbaumwolle, weil dafür in der mehrfach genannten Abhandlung zahlenmäßige Angaben vorliegen, die eine Übereinstimmung zwischen der Theorie und den Versuchen ergeben haben. Auch für den Fall der Verwendung anderer Sprengstoffe als der Schießbaumwolle, oder für den Fall, daß die bei Behandlung der Schießbaumwolle zugrunde gelegten Zahlenwerte noch eine Korrektur erfahren müssen, würden übrigens sämtliche Ableitungen als solche dieselben bleiben,

Digitized by Google

es würden nur unerhebliche Änderungen in den Zahlenwerten eintreten; aber auch diese Änderungen würden die Größenordnung der Zahlen und namentlich ihre gegenseitigen Verhältnisse nicht verändern.

Tabelle I.

Masse der Schießbaumwolle	Radius einer von dieser Masse im festen Zustande eingenommenen Kugel	Oberfläche einer von dieser Masse im festen Zustande eingenommenen Kugel	Raumerfüllung dieser Masse im festen Zustande vor der Explosion	Raumerfüllung dieser Masse im gasförmigen Zustande nach der Explosion
kg	cm	qcm	Liter	Liter
1	6	113	0,9	565
10	13	531	9	5 650
100	28	2 480	90	56 500
1 000	60	11 300	900	565 000
10 000	128	53 100	9000	5 650 000

Die Tabelle ist von 1 kg bis zu 10 000 kg, also 10 Tonnen durchgeführt. Größere Sprengstoffmengen dürften bisher auch bei fixen Torpedos noch niemals zur Anwendung gekommen sein, beträgt doch der Durchmesser einer solchen Sprengstoffmasse allein (zu welcher noch eine Luftmasse zur Herstellung des erforderlichen Auftriebs kommen muß) mehr als 2,5 m, der Inhalt etwa 9 cbm, die Kosten etwa 300 000 Mark. Die in automobilen Torpedos angewandte oder vorgesehene Sprengstoffmasse dürfte aber 1000 kg oder 1 Tonne noch niemals erreicht haben; man kann ungefähr 200 kg als obere Grenze für diesen Fall betrachten.

Tabelle II und III.

Druckgrößen, welche bei der Explosion einer Masse von 1 bis 10 000 kg Schießbaumwolle, in Kugelform angeordnet, auftreten längs einer durch das Sprengzentrum gehenden Geraden (Explosionsstrahl) in 0 bis 150 cm Abstand, von der Oberfläche des Sprengstoffs gerechnet, bezogen auf eine rechtwinklig entgegenstehende Fläche von 1 qcm.

II. Druckgrößen, angegeben in Megadynen pro Quadratzentimeter.

Masse des Sprengstoffes in kg	Druckgrößen im Abstande von 0 cm	25 cm	50 cm	75 cm	100 cm	125 cm	150 cm
1	8750	327	100	48	28	19	13
10	8750	811	372	190	116	77	56
100	8750	2435	1125	646	418	285	216
1 000	8750	4348	2597	1723	1226	917	712
10 000	8750	6100	4510	3470	2749	2235	1849

Digitized by Google

III. Druckgrößen, angegeben in Kilogrammgewicht pro Quadratzentimeter.

Masse des Sprengstoffes in kg	Druckgrößen im Abstande von						
	0 cm	25 cm	50 cm	75 cm	100 cm	125 cm	150 cm
1	8900	333	102	49	29	19	13
10	8900	827	379	194	118	79	57
100	8900	2483	1147	658	426	291	220
1 000	8900	4436	2649	1758	1251	936	726
10 000	8900	6223	4603	3540	2805	2280	1888

Die Formeln zur Berechnung der Tabellen lauten*) für das absolute Maßsystem:

$$p = \frac{314\,000\ m^{2/3}}{r^2}$$ (Kilogrammgewichte pro Quadratzentimeter), oder

$$p = \frac{8750\ r_1^{\ 3}}{r^2}$$ (Megadynen pro Quadratzentimer), für das in der Technik zumeist gebräuchliche Maßsystem:

$$p = \frac{320\,000\ m^{2/3}}{r^2}$$ (Kilogrammgewichte pro Quadratzentimeter), oder

$$p = \frac{8900\ r_1^{\ 3}}{r^2}.$$

Hierin bedeuten:

p = Druckgrößen, bezogen auf eine senkrecht entgegenstehende Fläche von 1 qcm,
m = Massen der verwendeten Schießbaumwolle,
r_1 = Radien der von der verwendeten Masse erfüllten Kugel,
r = Abstände vom Sprengzentrum.

Es ist sonach der in Frage kommende Abstand einer beliebigen Stelle von der Oberfläche des Sprengkörpers: ϱ.

$$\varrho = r - r_1.$$

Wichtig ist, zu beachten, und dies tritt für jedermann leicht ersichtlich in der Tabelle hervor, daß die Größe des momentan bei der Explosion auftretenden Druckes auf die anliegende Flächeneinheit dieselbe bleibt, ganz einerlei, ob man große oder kleine Sprengstoffmengen derselben Sorte anwendet; ferner daß für Punkte der Umgebung die Druckgrößen mit zunehmender Entfernung sehr schnell in ihrem Werte abnehmen, daß diese Abnahme aber bei kleineren Sprengstoffmassen für dieselben Punkte der näheren Umgebung viel rapider ist als bei größeren Sprengstoffmengen. Hierin allein kann also, hinsichtlich der Druckgrößen, der Vorteil der Anwendung größerer Massen kleinen Sprengstoffmengen gegenüber erblickt werden.

*) „Marine-Rundschau" 1898, Seite 199.

Digitized by Google

Beispielsweise bringen 10 000 kg Sprengstoff auf eine 150 cm entfernte Stelle eine geringere Druckwirkung hervor als 100 kg auf eine nur 25 cm entfernte Stelle, 100 kg in 150 cm weniger als ein einziges Kilogramm auf 25 cm Entfernung.

Oder betrachten wir eine Masse von 100 kg, so sehen wir, daß sie bei direkter Berührung mehr als zehnmal soviel Druck auf die Flächeneinheit ausüben kann, als dieselbe Menge in 150 cm Entfernung ausübt. Demgemäß braucht also auch in letzterer Entfernung eine Platte, die dem Explosionsdrucke standhalten soll, für den betrachteten Fall nur den zehnten Teil der Widerstandsfähigkeit zu besitzen, um doch denselben Schutz zu gewähren.

Es wird aus diesen Beispielen klar, daß ein gepanzerter Innenboden, dessen Stärke und Entfernung vom Außenboden die Wirkung der größten, zur Anwendung kommenden Sprengladung aufzuheben vermag, den Anforderungen entspricht, die wir an einen wirksamen Unterwasserschutz zu stellen haben. Darauf ist die Idee basiert, nicht die Außenhaut als Panzer auszubilden, sondern eine in bestimmter Entfernung von der Außenhaut zu dieser äquidistant verlaufende Innenfläche; nach den angeführten Berechnungen genügt es für die Aufhebung der zerstörenden Wirkung von den stärksten Torpedoexplosionen, die Panzerhaut etwa 150 cm hinter der Außenhaut anzuordnen.

Zur Unterstützung der Verminderung des Einflusses der Explosionswirkung auf den Innenpanzer und aus noch anderen Gründen ist es ferner zweckmäßig, den Zwischenraum durch die Einfügung einer Zwischenwand zu unterteilen, also einen Tripelboden zu schaffen und diesen unter verschießender Anordnung des Längs- und Querspantensystems mit der Außenhaut sowohl wie mit der Panzerhaut zu verbinden.

Das dadurch entstehende Zellensystem wird überdies zweckmäßig teilweise mit Flüssigkeiten oder lose verstauten festen Körpern, z. B. Kohlen, Korkstücken oder dergleichen, angefüllt. Dadurch wird eine nicht unerhebliche Pufferwirkung hervorgebracht, welche namentlich auch zum Verbrauche der bei der Explosion lebendig werdenden Arbeit, ehe solche gegen den Innenpanzer wirksam werden kann, wesentlich mit beiträgt.

Tabelle IV und V.

Arbeitsgrößen, welche bei der Explosion einer Masse von 1 bis 10 000 kg Schießbaumwolle, in Kugelform angeordnet, in der Entfernung von 0 bis 150 cm Abstand, von der Oberfläche des Sprengstoffes radial weitergehend gerechnet, zur Verrichtung von Stoßarbeit gegen eine senkrecht entgegenstehende Fläche von 1 qcm höchstens auftreten können.

IV. Arbeitsgrößen, angegeben in Megerg gegen 1 qcm.

Masse des Sprengstoffes in kg	Arbeitsgrößen im Abstande von				
	0 cm	50 cm	75 cm	100 cm	150 cm
1	38 500	440	210	122	59
10	82 060	3 430	1 760	1 080	520
100	176 500	22 700	13 120	3 430	4 400
1 000	384 500	114 600	76 000	54 100	31 500
10 000	846 000	437 000	336 000	267 000	179 000

Digitized by Google

V. Arbeitsgrößen, angegeben in Meterkilogramm gegen 1 qcm.

Masse des Sprengstoffes in kg	Arbeitsgrößen im Abstande von				
	0 cm	50 cm	75 cm	100 cm	150 cm
1	393	4,5	2,2	1,25	0,6
10	336	35	18	11	5,3
100	1801	232	133	85	45
1000	3925	1167	775	252	321
10000	8650	4462	5430	2720	1829

Die Formeln zur Berechnung der Tabellen lauten*) für das absolute Maßsystem:

$$L = \frac{1\,385\,000\ m}{r^2} \text{ (Megerg);}$$

für das konventionelle Maßsystem:

$$L = \frac{14\,130\ m}{r^2} \text{ (Kilogrammgewicht).}$$

Hierin bedeuten:

L = Arbeitsgrößen, welche zur Stoßarbeit gegen eine senkrecht entgegenstehende Fläche von 1 qcm Durchmesser an der betreffenden Stelle höchstens disponibel sind;

m = Masse der verwendeten Schießbaumwolle;

r = Abstände vom Sprengzentrum.

Es ist sonach der in Frage kommende Abstand einer beliebigen Stelle von der Oberfläche des Sprengkörpers, ϱ:

$$\varrho = r - r_1,$$

wenn r_1 die Größe des Radius der von der Sprengstoffmasse m ausgefüllten Kugel ist.

Hier ist es wichtig, hervorzuheben, daß die Größen an der Oberfläche des Sprengstoffes oder, was dasselbe ist, an der Berührungsstelle zwischen Sprengkörper und Schiffshaut nicht gleich bleiben, wenn die Sprengstoffmasse sich ändert. Vielmehr nehmen die Arbeitsgrößen auch zu mit vermehrter Masse, aber nicht etwa proportional dieser Masse, sondern in viel geringerem Grade, weil ja r_1 (der Radius der Kugel) von m (der Masse) abhängig ist und mit Vermehrung der Masse auch zunimmt; denn an der Stelle, wo ϱ (der Abstand eines beliebigen Punktes von der Sprengstoffoberfläche) = 0 ist, ist $r = r_1$, und r_1 proportional zu $m^{1/3}$.

Sonst ist der Charakter der Formel von derselben Art wie oben bei den Druckgrößen, und dies zeigt auch ein Blick auf die einzelnen Reihen der Tabelle, welche in gleicher Weise abfallende Werte enthalten wie in der Tabelle II und III.

Hinsichtlich der Abnahme der Wirkungen mit Vergrößerung der Entfernung mag beispielsweise hervorgehoben werden, daß in 150 cm Abstand von der Berührungsstelle bei der Verwendung von 1000 kg auf alle Fälle die dort zur Stoßarbeit etwa

*) „Marine-Rundschau" 1898, S. 219.

Digitized by Google

noch verwendbare Energie geringer ist, als die von nur 1 kg an der Berührungsstelle wirksame. Ferner, daß die bei der Explosion von 1000 kg Schießbaumwolle frei werdende Arbeitsmenge in 150 cm Entfernung von der Berührungsstelle zwischen Sprengkörper und Schiffshaut, jedenfalls schon aus theoretischen Gründen, weniger betragen muß als den zehnten Teil des an dieser Berührungsstelle selbst auf die gleiche Flächengröße kommenden Betrages.

Faktisch wird aber die in größeren Entfernungen noch disponible Arbeitsgröße einen noch viel geringeren Betrag haben, da ja ein Teil der insgesamt verfügbaren Arbeit schon auf dem Wege dahin verbraucht worden sein wird. Bei Aufstellung der Formel und Tabelle ist aber vorausgesetzt, daß die als Stoßarbeit an einer gewissen Stelle aktiv werdende Arbeitsmenge vorher auf dem Wege bis zu jener Stelle vollkommen erhalten geblieben sei. Deshalb stellen die in der Tabelle vereinigten Werte die an den fraglichen Stellen *höchstens möglichen* Werte dar. *Tatsächlich* sind die Werte — und zwar je größer die Entfernung ist, in immer erheblicherem Maße — *kleiner*, als es die Tabelle angibt. Welcher Teil des nach einer gewissen Richtung hin überhaupt disponiblen Arbeitsvermögens freilich schon verbraucht ist, ehe der aus dem Arbeitsvermögen resultierende Explosionsstoß eine bestimmte Stelle der Umgebung erreicht hat, läßt sich formelmäßig nicht allgemein angeben. Dieser Teil wird aber um so größer sein, je mehr Gelegenheit oder Nötigung zum Verbrauche des Arbeitsvermögens sich bis dahin schon geboten hat auf dem geraden Wege bis zu der betrachteten Stelle zur Zerstörung oder Fortbewegung dort vorhanden gewesener Substanzen. Es kann daher auch eintreten, daß an jener Stelle gar keine Stoßwirkung mehr sich zeigen kann, weil das gesamte disponible Arbeitsvermögen vorher schon verbraucht wurde. Es wird also tatsächlich in einem noch viel höheren Grade, als die Theorie es angibt, eben durch Einführung des Tripelbodens und Anfüllung seiner Zellen mit Puffermaterial die Möglichkeit geboten, das Schiff, dessen *Innenhaut* mit einem hinreichend starken Panzer versehen ist, schwimmfähig und damit kampffähig zu erhalten.

Tatsächlich ist dies der Fall bei hinreichend großer Entfernung vom Sprengzentrum oder hinter hinreichend starken Schutzwänden.

Danach ergibt sich für die zweckmäßigste Art der Anbringung einer Panzerbewehrung, welche einem Schiffe gegen die vernichtenden Einwirkungen von Torpedos im allgemeinen Sinne Schutz gewähren soll, der folgende Grundsatz:

> „Es muß der Panzerschutz so angebracht werden, daß die Explosion schon vor sich geht, wenn sich der Sprengkörper noch möglichst weit vom Panzerschutz entfernt befindet, und es müssen Einrichtungen getroffen werden, daß das aus der Explosion resultierende Arbeitsvermögen zu einem beträchtlichen Teile schon vorher in Anspruch genommen wird, ehe es auf den Panzerschutz stößt; der Panzerschutz muß dann an dieser Stelle so stark gewählt sein, daß er den auf ihn treffenden Explosionsstoß sicher aushalten kann."

Diese Zusammenfassung enthält nun in sich als Ergebnis der Lehren der Pyrodynamik schon die Direktiven, denen der Schiffskonstrukteur bei der Auffindung der geeignetsten Form für ein Fahrzeug mit hinreichendem Panzerschutz gegen Unterwasserexplosionen zu folgen hat. Es bedarf noch der zweckmäßigen Anpassung dieser Ergeb-

Digitized by Google

nisse auf die üblichen Schiffsformen derart, daß durch die Erreichung jenes Schutzes nicht andere Eigenschaften, die ein Kriegsfahrzeug auch nicht entbehren kann, etwa in Frage gestellt oder auch nur wesentlich vermindert erscheinen.

Das zuerst in die Augen springende geeignetste Schutzmittel gegen Torpedoexplosionen scheint zu sein, den starken Gürtelpanzer ganz um das Unterschiff zu legen. Man wird aber sofort erkennen, daß das 1. eine Vergrößerung und Belastung des Schiffes ergibt, die praktisch nicht mehr durchführbar sein würde, 2. auch mit den vorstehend entwickelten Lehren und Schlußfolgerungen nicht im Einklang stände.

Um nun in schiffbautechnisch möglicher Weise absoluten Schutz gegen die Wirkung von Minen und Torpedos zu haben, wäre es theoretisch, auf Grund der pyrodynamischen Ableitungen nötig, eine Bodenkonstruktion zu wählen, deren Innenseite in einem bestimmten Abstande von dem möglichen Explosionsherde so stark sein müßte, daß die Arbeit der Explosion durch die mechanische Arbeit des Widerstandes, welchen die Festigkeit der Beplattung des Innenbodens an dieser Stelle der Stoßwirkung der Explosion entgegensetzt, aufgehoben würde. Das heißt: die Arbeitsleistungen der Explosionswirkung nach den Tabellen bei der Annahme, daß es möglich sei, Sprengstoffmassen bis zu 1000 kg zu verwenden, müßten durch die Stärke des Materials in einem bestimmten Abstande vom Sprengzentrum ausgeglichen werden.

Theoretisch ist es schwer, diesen Schutz nachzuweisen. In den Abbildungen 5 und 6 ist eine praktische Ausführung eines solchen Bodenschutzes gegen Torpedoexplosionen dargestellt. Die Hauptspantformen, in denen die geplante Bauweise ersichtlich ist, sind für ein Linienschiff und einen Panzerdeckkreuzer ausgeführt.

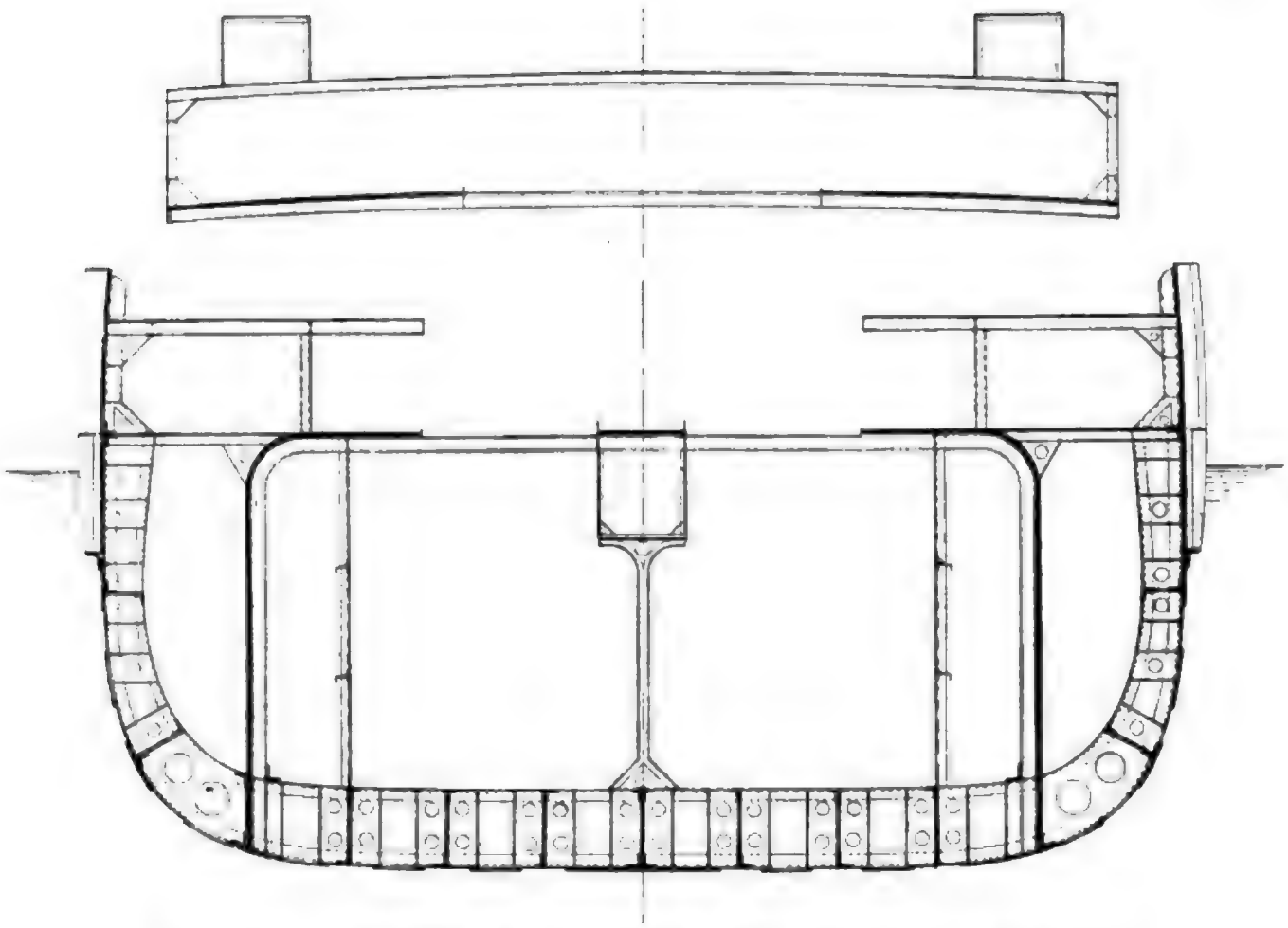
Ehe auf die Beschreibung der projektierten Einrichtung eingegangen wird, mögen hier zum besseren Verständnis noch einige allgemeine Betrachtungen eingeflochten werden.

Das russische Panzerschiff „Zessarewitsch", welches in Frankreich erbaut worden ist, hat zuerst eine Art Unterwasserpanzer eingebaut erhalten, der ähnlich eingerichtet ist, wie in Abbild. 2 dargestellt wird. Die Konstruktion ist auf eins unserer neuen Linienschiffe übertragen. Es ist das Panzerdeck im Wallgangsabstande zum Schutze gegen die Wirkung von auftreffenden Torpedos in etwas vervollkommneter Weise als auf dem „Zessarewitsch" bis auf den Boden herabgezogen worden. Versuche gegen einen solchen Unterwasserpanzer sollen in Frankreich gemacht worden sein; ihre Resultate sind im vollen Umfange nicht bekannt geworden. Diese Konstruktion hat den Nachteil, daß verhältnismäßig große Räume durch eine Verletzung der Außenhaut gefüllt werden können, ehe der Explosionswirkung durch das Panzerwallgangsschott genügender Widerstand entgegengesetzt wird.

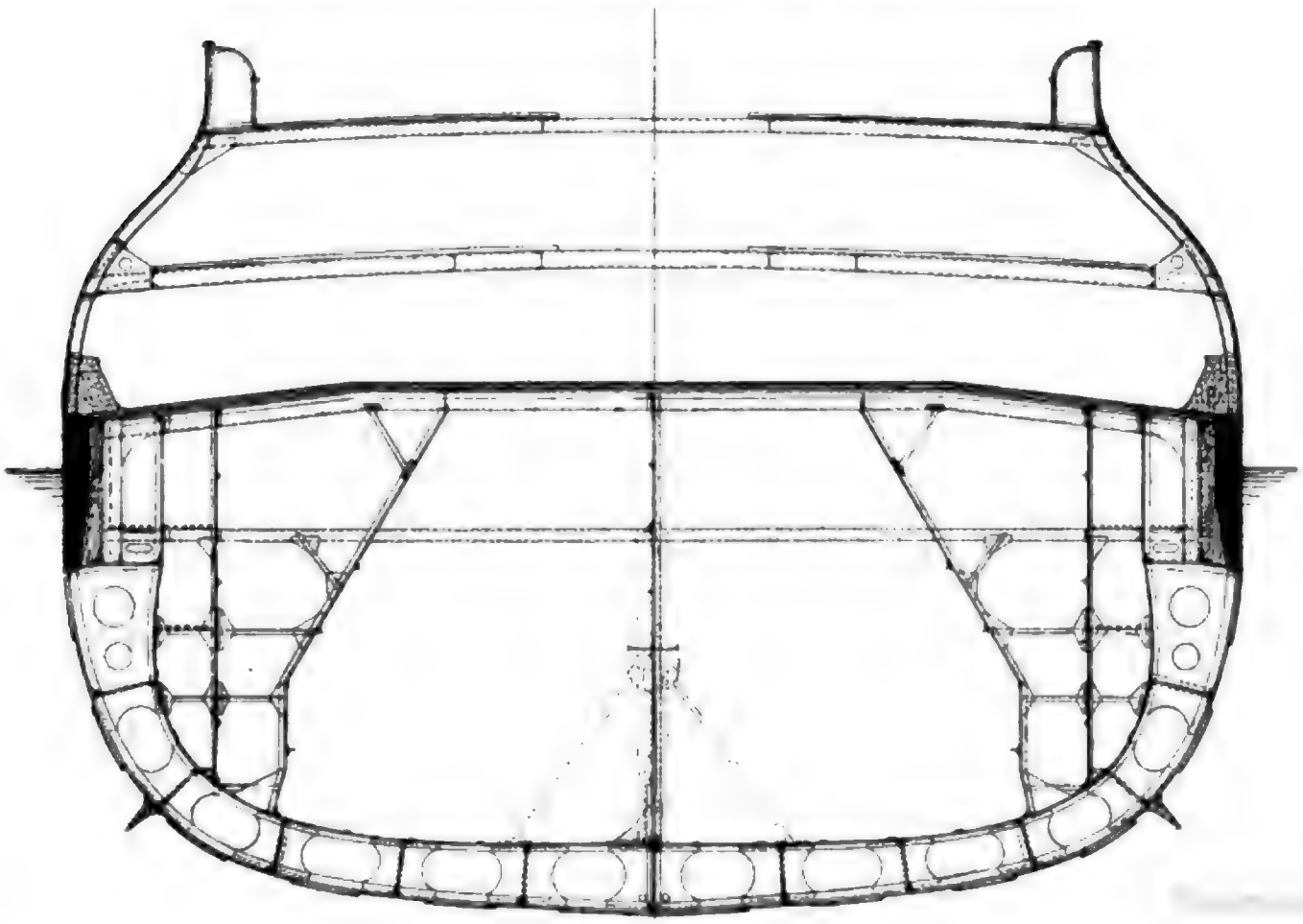
Es ist aber augenscheinlich, daß ein Unterwasserpanzer in der angegebenen Form ganz wesentliche Vorteile hat und ein Mittel mehr ist, unsere Kriegsschiffe schwimmfähig und durch geringeres Krängen bezw. Tiefertauchen auch länger kampffähig zu erhalten. Die Nachteile einer Gewichtsvermehrung, die allerdings verhältnismäßig nicht erheblich sind, und die schwierigere Bauart sind ebenfalls leicht erkennbar. Überlegung, Rechnung und Versuch müssen schließlich die Entscheidung herbeiführen, ob die Vorteile die Nachteile so überwiegen, daß es notwendig ist, dieses neue Schutzmittel zu verwenden.

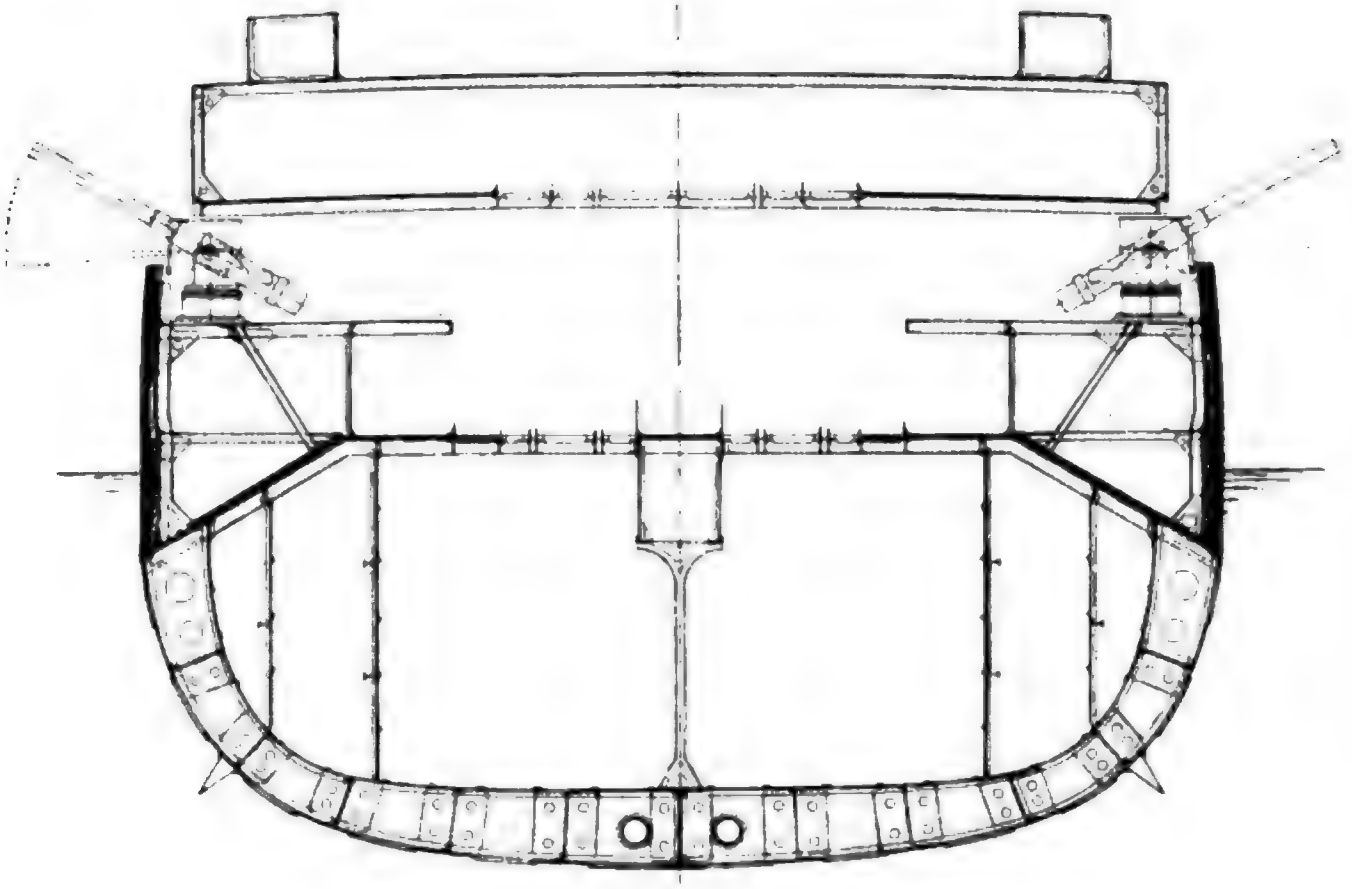
Das Schutzmittel ist in den Abbildungen 5 und 6 in ausgiebigerer Weise als auf „Zessarewitsch" verwendet, indem der Unterwasserpanzerschutz über den ganzen Innen-

Digitized by Google

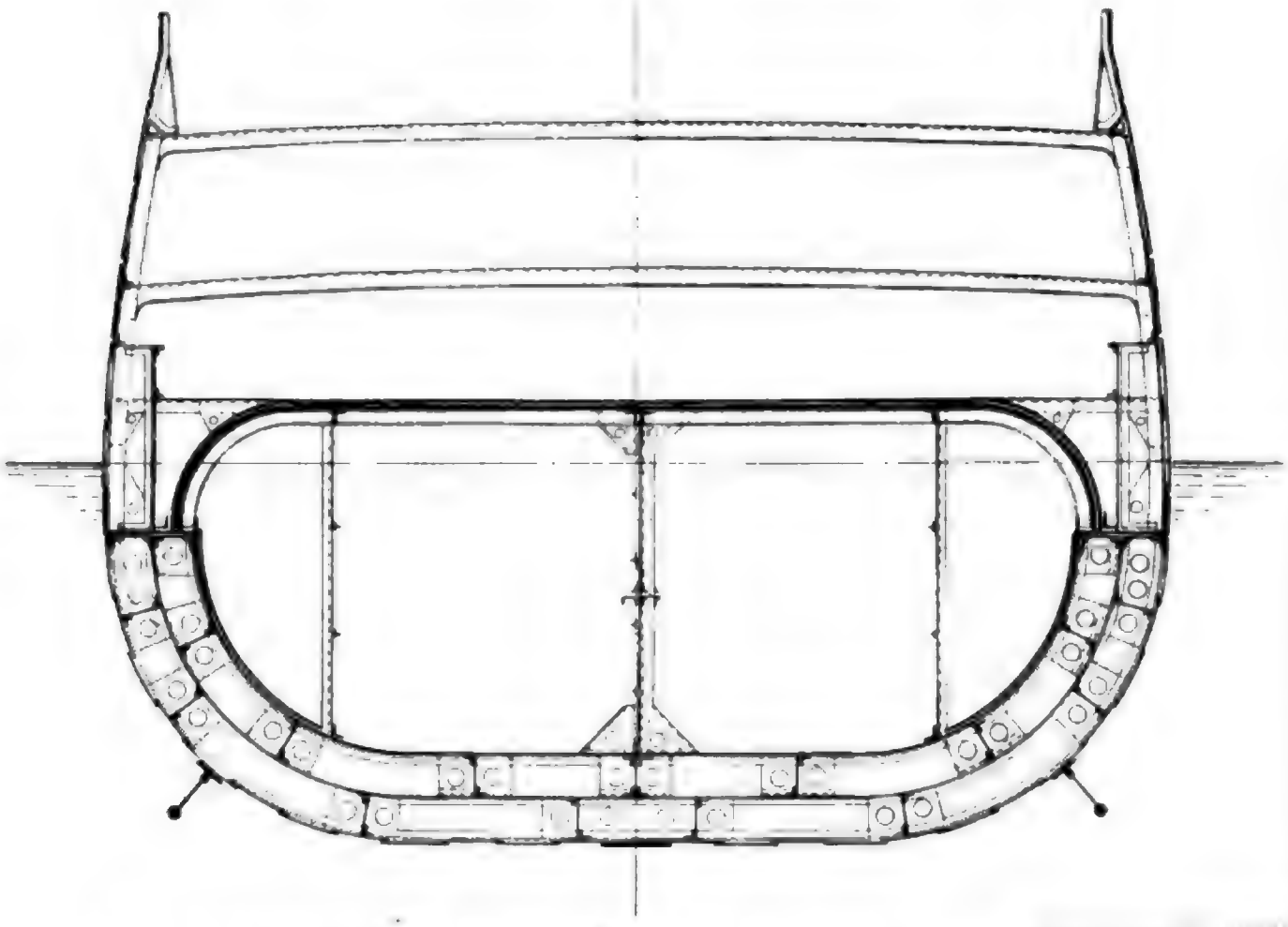


Abbild. 2. Hauptspant eines Linienschiffes nach „Zessarewitsch"-Konstruktion. Das Panzerdeck ist im Wallgangsabstand bis zum Boden herabgezogen.

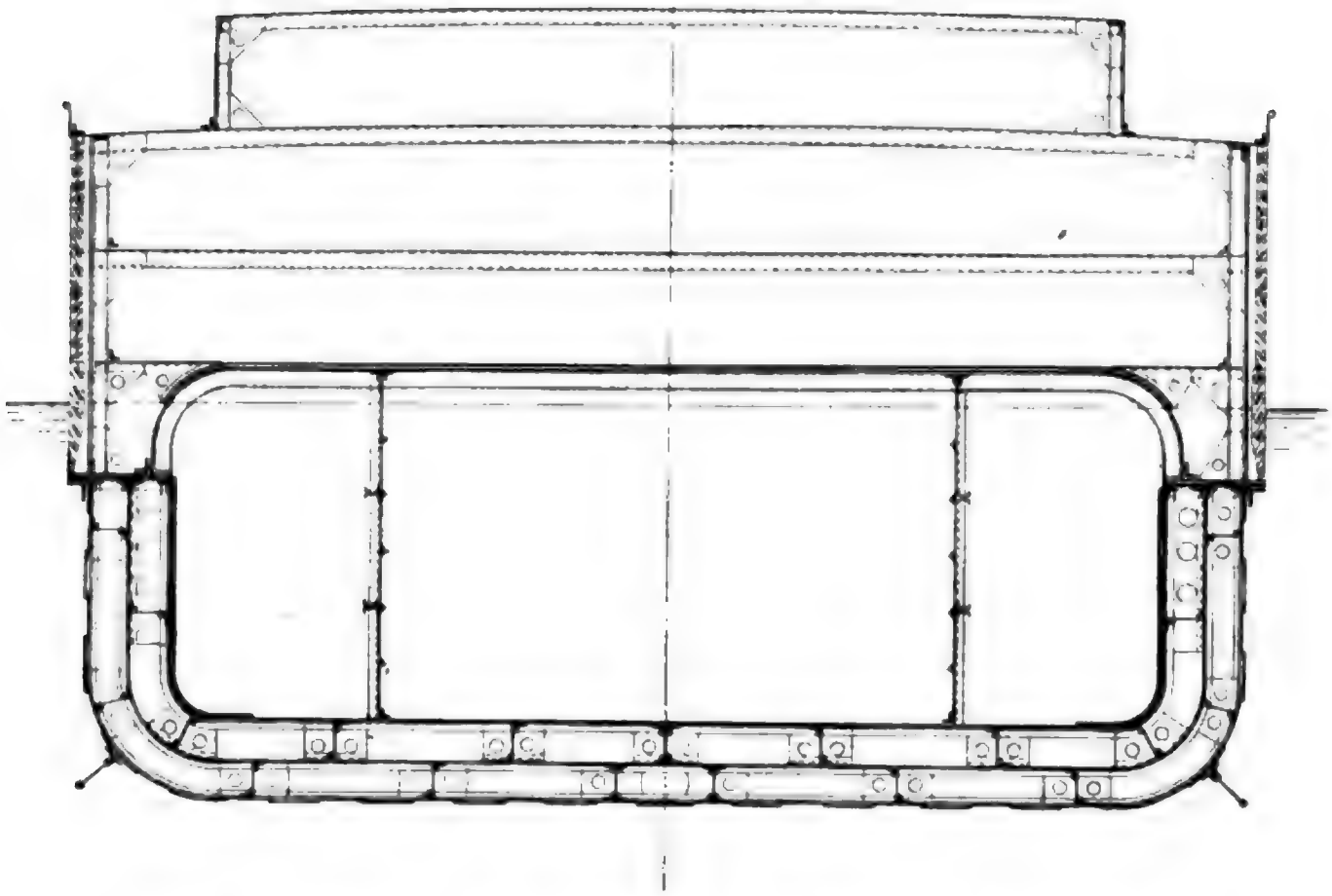




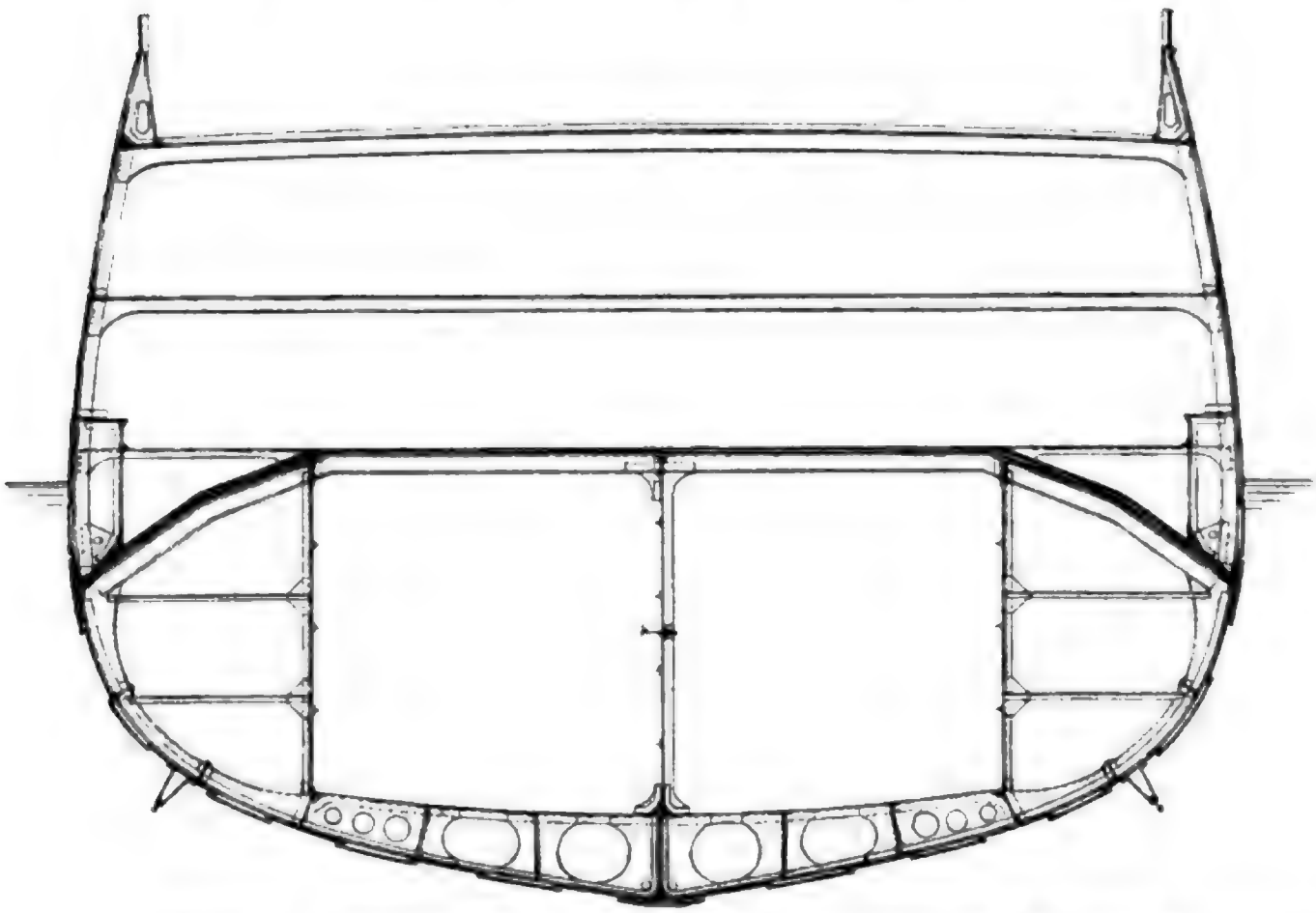
Abbild. 4. Hauptſpant eines Linienſchiffes neueſter Bauart.



Abbild. 5. Hauptſpant eines Panzerdeckkreuzers mit Tripelboden und Unterwaſſerpanzer.



Abbild. 6. Hauptſpant eines Linienſchiffes mit Tripelboden und Unterwaſſerpanzer.



Abbild. 7. Hauptſpant eines Panzerdeckkreuzers in gebräuchlicher Ausführung.

boden geführt ist. Durch Vergleich der Hauptspante in Abbild. 3, eines älteren Linienschiffes, Abbild. 4, eines Linienschiffes in neuester Ausführung, Abbild. 2, nach „Zessarewitsch"-Konstruktion, und Abbild. 6, eines Linienschiffes mit Tripelboden und Unterwasserpanzer, nacheinander wird der Gedankengang der Fortentwicklung am zweckmäßigsten veranschaulicht.

Um zu einem rechnerischen Resultate über die notwendige Plattenstärke vom Innenboden zu kommen, kann man sich den Vorgang bei der Explosion so vorstellen, daß die Außenhaut in der Richtung des kürzesten Radius vom Sprengzentrum aus durch die Wirkung des Sprengstoffes stark bedrückt wird.

Da eine passende Formel mit den jetzigen Verhältnissen entsprechenden Kraftgrößen erst durch anzustellende Versuche gewonnen werden kann, so ist zunächst die allgemeine Festigkeitsformel von C. v. Bach zur angenäherten Bestimmung der Blechstärken verwendet worden.

Ist s = Dicke der Platten in cm,
f = ihre Durchbiegung in der Mitte,
k = größte auftretende Spannung in der Platte in kg/cm,
k_b = zulässige Biegungsspannung des Materials in kg/cm,
a und b = Seiten einer rechteckigen Platte,
φ = Koeffizient für den Grenzfall
(nach Grashof $\varphi = 0{,}75$ bis $1{,}125$),

so ist:
$$k = 0{,}5\,\varphi\,\frac{a^2\,b^2\,p}{a^2 + b^2\,s^2} - k_b$$

und daraus nach einigen Umformungen:
$$s = \sqrt{\frac{0{,}5\,\varphi\,(a^2\,b^2\,p - a\,k_b)}{k\,f\,b^2}}$$

Dies ergibt eine Grenzplattendicke von 1,6 cm = 16 mm, die im Entwurf auf 20 mm im Boden und auf 40 mm an den Seiten erhöht worden ist.

An den Seiten ist der Schutz 40 mm dick gewählt worden, weil zu vermuten ist, daß hier die Mehrzahl der Treffer von Torpedoschüssen wahrscheinlich ist. Auch kann dieser seitliche Schutz unter Wasser dazu dienen, daß Geschützreffer, die unter dem Gürtelpanzer einschlagen, abgehalten werden.

Der Bodenschutz ist angewendet worden, um auch Schutz gegen Angriffe von Unterseebooten und gegen Minenexplosionen zu haben.

Um ohne erhebliche Gewichtsvermehrung den Schutz gegen alle denkbaren submarinen Explosionen möglichst vollkommen zu gestalten, ist nach der von Dr. Blochmann dargelegten Theorie ein Tripelboden statt des Doppelbodens angewandt.

Die technische Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Konstruktion ist aus den Abbildungen ersichtlich. Sie erfordert zugleich einige Änderungen in der Anordnung des Gürtels. Der Panzer ist nicht in eine Nische, wie sie bei den neuesten Linienschiffskonstruktionen üblich und aus Abbild. 3 und 4, die Querschnitte der bisher üblichen Bauweisen darstellen, zu ersehen ist, sondern außenbords angebracht. Diese Anbringung gibt größere Festigkeit der Verbände, leichtere und billigere Bauart und erfüllt denselben Zweck. Es kann auch hier bei der glatten Durchführung des Spantwinkels nach oben die Holzhinterlage leichter weggelassen werden, als bei der bisherigen Methode, die das Schiff

in mehrere Teile übereinander teilte, die sehr künstlich unter Aufwendung von Gewichtsvermehrung aneinander befestigt werden müssen. Durch Vergleich der Abbildungen ist das Weitere wohl ohne längere Auseinandersetzung ersichtlich. Der Tripelboden hat den Vorteil, daß im Außenteile des doppelten Bodens sozusagen ein Polster geschaffen wird indem die durch die Spanteinteilung entstehenden Zwischenräume mit Luft oder auch mit Flüssigkeiten teilweise angefüllt sein können.

Die Längs- und Querspanten sind im Außen- und Innenboden gegenseitig verschießend angeordnet, so daß, wenn ein Torpedo an einem Spant zur Explosion kommt, der Druck nicht direkt auf die Panzerhaut des innersten Bodens übertragen werden kann.

Die Gewichtsvermehrung durch diesen Innenbodenschutz beträgt nach überschläglicher Berechnung für ein Linienschiff etwa 550 Tonnen, für einen Panzerdeckkreuzer etwa 310 Tonnen einschließlich des Tripelbodens. Zum Vergleiche ist das Hauptspant eines Panzerdeckkreuzers nach der gebräuchlichen Bauweise in Abbild. 7 dargestellt.

Diese Gewichtsvermehrung ist nur vergleichsweise zu rechnen. Die Anwendung des Tripelbodens wird auf die ganze Länge des Schiffes für notwendig gehalten. Es ist wohl anzunehmen, daß ebenso wie neuerdings in der französischen Marine der Doppelboden überall von vorn bis achtern durchgeführt werden wird. Auch wird die Stärke der Außenhaut wohl vermindert werden, um die Platten des Innenbodens ohne Gewichtsvermehrung verstärken zu können, wie es für die neuen englischen Schiffe projektiert zu sein scheint.

Überschläglich wird bei Berücksichtigung derselben Abmessungen und derselben Bauart des Schiffes wie bisher das Mehrgewicht für die vorgeschlagene Baumethode ungefähr, wie folgt, sich ermitteln lassen.

Die Außenhaut und der erste innere Boden bleiben wie bisher. Es kommen an Gewicht hinzu die 20 mm-Nickelstahlplatten im Boden und die 40 mm starken Vertikal-Nickelstahlplatten, Gewicht der Vermehrung der Spantwinkel und Gewicht der Erhöhung der Quer- und Längsspanten.

Das Gewicht, das durch Vermehrung der Drainagerohre entstehen wird, ist als nicht von großer Bedeutung weggelassen worden. Die 20 mm und 40 mm starken Nickelstahlbleche, für die nach der Theorie schon 16 mm Stärke als gerade zulässiger Schutz genügen würde, sind angeordnet worden in Rücksicht auf den tatsächlich auszuführenden Versuch, um mehrfache Sicherheit zu geben, und weil die einzigen französischen Angaben, die bekannt geworden sind und die sich auf wirkliche Versuche stützen, eine Blechstärke von 20 bis 40 mm mehrfach als vollkommen hinreichend bezeichnen.

Das Mehrgewicht nach dem Vorstehenden ergibt sich überschläglich für einen Panzerdeckkreuzer:

Mittelkielplatte mit Winkel: Bisherige Höhe 1,2 m, in der Neukonstruktion 1,6 m, mehr 0,4 m. Nach der bisherigen Anordnung Länge des Doppelbodens 60 m, also $0{,}4 \cdot 60 = 24$ qm Erhöhung, 8 mm stark; 1 qm = 65 kg, 24 qm = 1512 kg. Zwei Winkel 60 m lang $75 \cdot 75 \cdot 8$ mm = 1140 kg.

Fünf Längsspanten mit Winkel auf jeder Seite:

1. Längsspant: Bisherige Höhe 1 m, in der Neukonstruktion 1,6 m, mithin mehr $0{,}6$ m $\cdot$ 60 m = 36 qm.

Digitized by Google

2. Längsspant: Bisherige Höhe 0,7 m, in der Neukonstruktion 1,6 m, mithin mehr 0,9 m · 60 m = 54 qm.

3. Längsspant: Bisherige Höhe 0,6 m, in der Neukonstruktion 1,6 m, mithin mehr 1 m · 60 m = 60 qm.

4. Längsspant: Bisherige Höhe 0,3 m, in der Neukonstruktion 1,6 m, mithin mehr 1,3 m · 60 m = 78 qm.

5. Längsspant: Bisherige Höhe 0,3 m, in der Neukonstruktion 1,6 m, mithin mehr 1,3 m · 60 m = 78 qm.

= 306 qm, 6 mm starke Platten.

1 qm = 47 kg · 306 · 47 = 14 382 kg Backbord, 14 382 kg Steuerbord.

Für neue Winkel (75 · 75 · 9 mm) am 2. und 3. Längsspant:

2 · 60 · 2 · 2 = 480 m (lfd. m = 9,5 kg) = 4560 kg.

Für neue Winkel (65 · 65 · 9 mm) am 4. und 5. Längsspant:

2 · 60 · 2 · 2 = 480 m (lfd. m = 7,5 kg) = 3600 kg.

Stützplatten der Querspanten: An jedem Spant nach der Neukonstruktion 24 Stück; mithin 60 · 24 = 1440 Stück. Abmessung pro Stück 800 mm · 500 mm = 0,4 qm, mithin 576 qm 6 mm stark. Die Börtelung ist für den Abfall aus dem Erleichterungsloch angerechnet worden. Von 576 qm der Neukonstruktion sind die Stützplatten, wie sie in der bisherigen Kreuzerkonstruktion angeordnet waren, abzuziehen, so daß sich das Mehrgewicht ergibt: An jedem Spant bisher 8 Stück Stützplatten zu 3,2 qm. 3,2 qm · 60 = 192 qm, mithin 576 — 192 = 384 qm, 6 mm stark. 1 qm = 47 kg, also: 384 · 47 = 1804 kg Mehrgewicht.

Doppelbodenerweiterung der Neukonstruktion von der Kimm ab: Es kommen an Platten hinzu: 8 · 60 = 480 qm à 6 mm (1 qm = 47 kg) = 22 560 kg.

Tripelboden: Es kommen Platten für den Tripelboden in mittlerer Höhe von 14 m hinzu, also 14 · 60 = 840 qm à 20 mm stark, und für die zweite Platte von der Kimm aufwärts in mittlerer Höhe von 4 m: 4 · 60 · 2 = 480 qm à 20 mm stark. 1 qm = 157 kg, also 1320 qm · 157 kg.

Gesamtgewicht der Unterwasserplatten ohne Bodenkonstruktion: 287 424 kg.

Winkel des Tripelbodens: Mittlere Länge der beiden Winkel 38 m.

38 m · 60 = 2280 m (lfd. m = 9,5 kg) (75 · 75 · 9 mm) = 21 660 kg.

Summa des Mehrgewichts für einen Panzerdeckkreuzer: 309 084 kg, rund 310 Tonnen.

Wird der Tripelboden weiter als um die vitalen Teile geführt, was nach den Kriegserfahrungen für zweckmäßig gehalten wird, so wächst das Gewicht auf rund 400 Tonnen.

Nach denselben Betrachtungen läßt sich das Mehrgewicht für ein Linienschiff, wie folgt, ermitteln:

Für den Vergleich mit einem ausgeführten Schiffe ist in der Rechnung eine Länge des Doppelbodens von 75 Spanten à 1,2 m = 90 m angenommen worden.

Mittelkielplatte mit Winkeln: Bisherige Höhe 1,5 m, in der Neukonstruktion 1,6 m, mithin 0,1 m · 90 m = 9 qm.

10 mm stark; 1 qm = 78 kg, also: 9 · 78 = 702 kg.

Digitized by Google

Zwei Winkel: 90 m lang (lfd. m = 20 kg) (120 · 120 · 11 mm) = 180 m = 3600 kg.

Erhöhte Längsspanten mit Winkeln: 1. Längsspant 300 mm höher, 2. Längsspant 400 mm, 3. Längsspant 600 mm, 4. Längsspant 700 mm, 5. Längsspant 400 mm. Zusammen 2400 mm höher, also 2,4 m · 2 · 90 = 432 qm 8 mm stark, 1 qm = 63 kg, also 432 · 63 = 27 216 kg.

Für jedes Spant zwei Winkel (100 · 100 · 10 mm), also 2 · 2 · 90 · 5 = 1800 m (lfd. m = 15 kg), 1800 · 15 = 27 000 kg.

Erhöhung der Stützplatten der Querspanten: Im Mittel: 9,8 m · 0,6 · 90 = 534,6 qm, 6 mm stark, 1 qm wiegt 65 kg, also 534,6 · 65 = rund 33 680 kg.

Tripelboden: Die Länge der Platten in der Breite beträgt im Mittel 19 m. Gesamtfläche 19 · 90 = 1710 qm. 1 qm = 157 kg, also 1710 · 157 kg = 268470 kg.

Für die zweite Platte von der Kimm aufwärts: Gesamtfläche 11 · 90 = 990 qm. Gewicht 990 · 157 kg = 155 430 kg.

Summe des Gewichts der Unterwasserplatten: 423 900 kg.

Tripelbodenwinkel: Für jedes Spant zwei Winkel (100 · 100 · 10 mm). Gesamtlänge 2 · 19 · 90 = 3520 m, lfd. m wiegt 15 kg, also = 52 800 kg.

Zusammen beträgt das Mehrgewicht der Unterwasserpanzerkonstruktion für ein Linienschiff: 541 682 kg, rund 550 Tonnen.

Soll der Tripelboden von vorn bis achtern reichen, so wird sich das Gewicht auf etwa 700 Tonnen erhöhen.

Das Gewicht für die Panzerung eines ausgeführten Linienschiffes betrug in runden Zahlen:

Für Panzergürtel	770	Tonnen,
= Panzerquerschotte	460	=
= Kasemattpanzer	450	=
= Geschützürme	635	=
= Kommandotürme	180	=
= Deckpanzer	1510	=
Zusammen . . .	4005	Tonnen

bei einer Wasserverdrängung von 12 000 Tonnen und einem Tiefgang von 7,65 m.

Das durch die Unterwasserpanzerkonstruktion bedingte, verhältnismäßig geringe Mehrgewicht für ein Linienschiff kann noch erheblich herabgemindert werden, da im allgemeinen die Materialstärken herabgesetzt werden können, weil die Verbände den bisherigen Ausführungen gegenüber mehrfach vorhanden sind und eine Versteifung des ganzen Schiffsgebäudes durch die neu angegebene Konstruktion mit starken Innenbodenflächen sich ergibt. Genaue Festigkeitsberechnungen werden die zulässigen Verminderungen, z. B. der Außenhautbleche, ergeben. Durch den Tripelboden ist außerdem noch eine zahlreiche Unterteilung des Schiffskörpers in wasserdichte Zellen herbeigeführt, die schon an sich von erheblichem Werte sind für Erhaltung der Schwimmfähigkeit. Rein theoretische Betrachtungen werden freilich ein vollkommenes, allgemein befriedigendes Ergebnis nicht erzielen können, wohl aber kann ein richtig angestellter Versuch eine Entscheidung augenfällig treffen lassen.

Digitized by Google

Weiteres zur Kompaßbehandlung.

In dem Aufsatz „Kompaßbehandlung" — siehe Maiheft 1903 der „Marine-Rundschau" — ist der Anspruch erhoben worden, daß alle Fragen der Kompaßbehandlung aus einem Leitsatz beantwortet werden müssen. Für die Berechtigung dieses Anspruchs bleibt nachzuweisen, daß seine Erfüllung auch in jedem Falle möglich ist.

I. Die Krängungsdeviation oder der Krängungsfehler.

Was ist zu tun, um

1. die Navigationskompasse,
2. die Gefechtskompasse

mit Rücksicht auf die Krängungsdeviation ihrem Zweck entsprechend brauchbar zu erhalten?

Vorab wird angenommen, daß schon alles getan ist, um das gekrängte Schiff vierkant zu legen, daß die Bemühungen aber aus irgendwelchen Gründen nicht zum Ziele geführt haben.

Der Leitsatz sagt: „Für Navigationskompasse ist es — bis zu gewissen natürlichen Grenzen — unwesentlich, wie groß die Deviation ist, wenn sie nur bekannt ist." Dies gilt also auch für die Krängungsdeviation, worunter die infolge der Krängung des Schiffes in die Erscheinung getretene Deviation verstanden wird. Um deren Feststellung allein handelt es sich.

In der Deviationslehre wird zwar zuweilen die Aufgabe behandelt, die Krängungsdeviation durch Berechnung von χ für längere Zeit im voraus zu bestimmen. Dieses Verfahren muß aber für die ausübende Navigation verworfen werden, weil eine Gewähr für die Verläßlichkeit des Ergebnisses nirgends geboten wird. Da nämlich die Größe χ als Restbetrag aus einer unvollkommenen und an sich ungleichartigen Kompensierung der die Krängungsdeviation verursachenden magnetischen Kräfte hervorzugehen pflegt, so muß nach einiger Zeit bezweifelt werden, daß das einmal ermittelte Ergebnis noch zutrifft. Das Entscheidende ist aber, daß sich der Zweifel ebenso wie die Vorausberechnungen von χ auf Annahmen stützt, deren planmäßige Überwachung nicht möglich ist. Erst die Beobachtung bei gekrängtem Schiff schafft Sicherheit, macht aber zugleich die Vorausberechnung von χ überflüssig. Diese ist also allenfalls Sache des Forschers, welcher aus der Übereinstimmung des im voraus ermittelten Ergebnisses mit dem bei gekrängtem Schiff beobachteten Schlüsse ziehen mag, welche die Erkenntnis fördern. Dem Seeoffizier, welcher auf seine Schlüsse hin handeln muß, ist solche Eventualdeviation ein Schatten, den zu jagen er keine Zeit übrig hat. Was ihm bei gekrängtem Schiff als Deviation entgegentritt, das allein muß er zu bestimmen suchen. Hierzu sind ihm die Mittel: Kurs- und Deviationskontrolle gegeben. Ob nun bei Navigierung mit gekrängtem Schiff die Kurskontrolle allein genügt, ob in der vielleicht notwendigen Deviationskontrolle die Krängungsdeviation nur als eine Veränderung ($\triangle$ C) des Koeffizienten C behandelt wird, und ob dann schließlich aus der beobachteten Deviationsänderung auch noch die Größe χ abzuleiten ist, das muß der Navigationsoffizier nach Lage des Falles entscheiden. Das gleiche gilt für den Fall, daß eine

Digitized by Google

Bestimmung der Deviation infolge von Unsichtigkeit oder dergleichen nicht ausführbar ist, hinsichtlich der Verwendung sonstiger Hilfen für die Navigierung.

Es bleibt noch zu untersuchen, was mit bezug auf die Krängungsdeviation der Ausdruck „natürliche Grenzen" besagt.

Offenbar werden für die Verwendung der Kompasse an Bord von Kriegsschiffen diese Grenzen durch die Natur der Instrumente als magnetischer Richtungsanzeiger bestimmt. Die Wirkung der die Krängungsdeviation hervorrufenden magnetischen Teilkräfte auf die Kompasse bei schlingerndem Schiff ist bekannt. Schwingungen der Rose, welche beim Schlingern auftreten, können mit Recht auf Vorhandensein solcher Kräfte gedeutet werden. Je nördlicher oder je südlicher der Kurs ist, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, daß die Vermutung richtig ist. Zur Vermeidung von Mißverständnissen muß hier eingeschaltet werden, daß aus den Schwingungen der Rose ein Schluß auf die Größe des Krängungsfehlers nicht statthaft ist, da das Schwingen derselben noch von anderen Umständen mit abhängig ist.

Erreichen die Schwingungen eine solche Größe, daß dadurch ein Navigationskompaß unbrauchbar für die Bestimmung mißweisender Richtungen wird, so ist mithin für diesen Kompaß die natürliche Grenze seiner Verwendungsfähigkeit überschritten und es muß etwas für ihn getan werden. Sofort? Gewiß, sofort. Der Navigationsoffizier versuche in solchem Falle die wildgewordene Rose zu beruhigen, indem er den oder die Krängungsmagnete der Rose nähert oder sie von ihr entfernt, oder schließlich auch umdreht, was nach dem Überschreiten des magnetischen Äquators nötig werden kann.

Wer diesem Verfahren nicht traut, — weil es noch nicht erprobt ist —, der schöpfe das Zutrauen, wenigstens zu einem Versuch, aus der Gewißheit, daß er schlimmsten Falles den alten Zustand wieder herbeiführen kann, indem er die Kette, an welcher die Krängungsmagnete hängen, an der vorher gemarkten Stelle wieder befestigt. Der Versuch ist immer noch anerkennenswerter, als tatenlose Verwünschung des unbrauchbaren Instrumentes. Besonderer Regeln für diese Beruhigung der Rose bedarf es nicht. Die Anweisung lautet kurz und umfassend: Sehen und Handeln.

Es ist ferner denkbar, daß aus irgend einem Grunde die Kompensierung der Krängungsdeviation eine so unzureichende, selbst verkehrte geworden ist, daß die Verwendbarkeit des Navigationskompasses durch die Krängung aufgehoben wird. Es kann dann vorkommen, daß in geneigter Lage des Schiffes ein Kompaß auf entweder östlichen oder westlichen Kursen sich schlecht oder gar nicht einstellt, weil seine Richtkraft zu sehr herabgesetzt ist, und daß bei Wendungen, wenn das Schiff infolge der Ruderlage sich überlegt und beim Stützen in die alte Lage zurückkehrt, Schwingungen der Rose auftreten, welche das Einsteuern erschweren. Solchen Krängungsfehlern, welche einem Versehen, einem unbemerkten Zufall oder Nichtbeachtung der Ortsveränderung ihre Entstehung verdanken können, muß dadurch vorgebeugt werden, daß die Lage der Krängungsmagnete von Zeit zu Zeit — in vierkanter Lage: mit Hilfe der Vertikalkraftwage — nachgesehen und nötigenfalls verbessert wird. —

„Für die Gefechtskompasse — sagt der Leitsatz — ist es unwesentlich, ob die Deviation bekannt ist, wenn sie nur klein ist."

Eine Bestimmung des Koeffizienten χ oder selbst der Krängungsdeviation ist

Digitized by Google

für diese Kompasse somit von vornherein nicht notwendig. Die Krängungsdeviation muß hier nur durch Nachkompensieren klein gehalten werden. Wie klein? Wenn möglich gleich Null, jedenfalls aber so klein, daß die Gefechtskompasse bei schlingerndem oder gekrängtem Schiff ihrem Zweck entsprechen, nämlich der Feststellung von Richtungen mit Bezug auf irgend eine durch die Kampflage gegebene Richtung zu dienen. Das Nachkompensieren muß für den Kampf d. h. vorher geschehen. Wie für die Navigationskompasse muß daher Vorsorge getroffen werden, daß die Lage der Krängungsmagnete in zureichenden Zeitabschnitten auch bei vierkant liegendem Schiff untersucht und berichtigt wird. Daß bei schlingerndem Schiff die Verwendungsfähigkeit der Gefechtskompasse zu prüfen und nötigenfalls herzustellen ist, leuchtet ohne weiteres ein.

Ob dieser letztere Dienst — nämlich die Beruhigung der Rose — von denjenigen Mannschaften, welchen die Instandhaltung der Gefechtskompasse übertragen ist, wahrgenommen werden kann, darüber besteht noch keine Erfahrung, ebensowenig wie über die Maßnahme selbst. Dies muß also abgewartet werden. Aber selbst wenn dies nicht möglich sein sollte, wird die dann nötige dienstliche Mehrbelastung des Navigationsoffiziers keine allzugroße sein, sofern er nur sonst den Behandlungsdienst an den Gefechtskompassen zweckmäßig eingerichtet und unter Aufsicht hat.

Das Ergebnis der Untersuchung wird zusammengefaßt:

Mit Bezug auf die Krängungsdeviation muß sich die Behandlung der Kompasse, wie folgt, einrichten:

1. An den Navigationskompassen:

a) Kurskontrolle und nötigenfalls Deviationskontrolle: nur bei Navigierung in gekrängter Lage des Schiffes. Die Deviationskontrolle unter Umständen erweitert mit Rücksicht auf die Größe der Krängung. (Ermittlung von χ aus der beobachteten Deviationsänderung.)

b) Beruhigen der wildgewordenen Rose mit Hilfe der Krängungsmagnete, — während das Schiff auf nördlichen oder südlichen Kursen schlingert. — Als Versuch.

c) Untersuchung und Berichtigung der Lage der Krängungsmagnete — in vierkanter Lage mit Hilfe der Vertikalkraftwage — innerhalb festzusetzender Zeitabschnitte.

2. An den Gefechtskompassen:

a) Beruhigen der Rose wie unter 1b — als Versuch.

b) Nachkompensieren wie unter 1c.

II. Das Deviationsmagnetometer.

Was bedeutet das Deviationsmagnetometer für die Kompaßbehandlung?

Die Untersuchung dieser Frage knüpft an den Leitsatz nur mittelbar, im Anschluß an den vorhergehenden Abschnitt, an. Die Frage selbst erscheint der Behandlung wert, weil das Urteil über die Zweckbestimmung des Instrumentes ein recht schwankendes ist.

Das Deviationsmagnetometer dient:

1. Zur Bestimmung der Horizontal- und Vertikalkraft des Erd- und Schiffsmagnetismus;

Digitized by Google

2. zur Kompensierung des Krängungsfehlers bei Schiffskompassen;
3. zur Ermittlung der erdmagnetischen Elemente.

Die erste Aufgabe fällt den Navigationsressorts der kaiserlichen Werften, die dritte der Vermessung und wissenschaftlichen Expeditionen zu, und nur die mittlere rechnet nach dem, was über Krängungsdeviation kurz vorher ausgeführt ist, zur Behandlung beider Arten von Kompassen.

Zur Erfüllung dieser Aufgabe ist nun allein die Vertikalkraftwage nötig und vorgesehen, die anderen Teile des Deviationsmagnetometers: nämlich Deklinations- und Inklinationsnadeln nebst Kästchen, Gehäuse, Fernrohr, Ablenkungsschienen, Teilkreise usw. dagegen nicht. Diese Behauptung ist zu beweisen.

Gegen die Behauptung könnte geltend gemacht werden, daß die Deklinationsnadel dazu da sein soll, die jeweilige Nord—Süd-Richtung an Land oder an Bord festzustellen, um den Nadelbalken der Wage in dieser Richtung zu horizontieren. Deutsche, englische und französische Anweisungen hierzu finden sich seit geraumer Zeit in den vielen Büchern, welche sich mit dem Krängungsfehler und seiner Kompensierung befassen. Wenn diese Anweisung gerechtfertigt wäre, so würde die Daseinsberechtigung der Deklinationsnadel für die Kompaßbehandlung dargetan sein. Sie ist es aber nicht.

Die Vertikalkraft des Erdmagnetismus kann vielmehr in jeder beliebigen Vertikalebene mit einer für den Behandlungsdienst völlig ausreichenden Genauigkeit ausgeglichen werden, es braucht keineswegs die Ebene der Nord—Süd-Richtung zu sein. Jeder, dem das Instrument zugänglich ist, kann den überzeugenden Versuch machen. Er wird finden, daß der durch das Gewichtchen in irgend einer Richtung ausgeglichene Nadelbalken der Wage in jeder beliebigen anderen Richtung zur Nord—Süd-Vertikalebene ausgeglichen bleibt.

Nun könnte die Notwendigkeit der Deklinationsnadel für die Kompaßbehandlung noch behauptet werden, weil sie bekanntlich dazu dient, durch Schwingungsbeobachtungen das Verhältnis $H' : H$ der horizontalen Richtkraft an Bord zu derjenigen an Land festzustellen und daraus für die Bestimmungder mittleren Richtkraft eine Unterlage zu gewinnen.

Für den Gebrauch der Wage ist nämlich die Kenntnis des Betrages von λ außer derjenigen von D notwendig. Das „Lehrbuch der Navigation", I. Teil, sagt jedoch auf S. 182 über das Nachkompensieren der Krängungsdeviation mit Hilfe der Vertikalkraftwage: „Für λ und D können die alten Werte eingesetzt werden — (versteht sich: in die betreffende Formel für Einstellung des Gewichtchens) —, da sie namentlich bei älteren Schiffen nur unbedeutenden Änderungen unterworfen sind." Nach dieser Anweisung wird in der Tat jeder Navigationsoffizier, welchem seine Zeit kostbar ist, verfahren. Mithin ist die Deklinationsnadel für die Behandlung der Kompasse entbehrlich.

Über die Inklinationsnadel ist nur zu sagen, daß sie allerdings auch zum Nachkompensieren der Deviation benutzt werden kann. Aber da nun einmal für das Nachkompensieren der Krängungsdeviation ein Instrument besonders ausgebildet und da ist, eben die Vertikalkraftwage, so ist nicht einzusehen, weshalb man ein anderes Instrument statt dessen benutzen sollte. Die Inklinationsnadel darf nicht einmal als das Ersatzinstrument angesehen werden, weil es unzweckmäßig wäre, hierfür ein anders konstruiertes und anders zu behandelndes zu wählen, als das Gebrauchsinstrument.

Also auch die Inklinationsnadel nebst Zubehör ist für das Nachkompensieren der Krängungsdeviation entbehrlich. Für den Teilkreis, das Fernrohr, die Ablenkungs-

Digitized by Google

schienen braucht die Entbehrlichkeit für die Kompaßbehandlung nicht besonders nachgewiesen zu werden, da das Vorhandensein dieser Teile durch die beiden letztgenannten magnetischen Instrumente bedingt wird.

Dies Ergebnis stimmt mit der Tatsache überein, daß auch die französische und englische Kriegsmarine nur die Vertikalkraftwage als ein „nautisches" Instrument kennen und eingeführt haben.

Wozu dienen nun die beiden anderen Instrumente, welche in unserer Kriegsmarine der Vertikalkraftwage beigegeben werden?

Nun: Es kann vorkommen, daß die Größe λ — oder auch μ — einer Neubestimmung bedarf und daß die vorzunehmenden Beobachtungen von einem hierfür zuständigen Navigationsressort nicht ausgeführt werden können, z. B. auf Schiffen im Auslande nach schiffbaulichen Veränderungen in wirksamer Nähe eines Kompasses. In solcher Lage soll dem Navigationsoffizier die Möglichkeit gegeben sein, den Dienst des Ressorts gewissermaßen in Vertretung zu versehen. Es ist klar, daß eine solche Betätigung mit der Kompaßbehandlung nichts gemein hat, welche in dieser Erörterung als ein seemännisch-militärischer Dienstzweig aufgefaßt ist. Trotzdem ist es wahrscheinlich, daß der Navigationsoffizier auch diesen Ressortdienst in zufriedenstellender Weise leisten wird, wenn er sich der Kompaßbehandlung vorher angenommen hat, ebenso wie es sicher ist, daß er auch der Kompaßbehandlung nicht gerecht werden wird, wenn er diesen Borddienst dem Ressortdienst nachordnet. In der Verwendung des Deviationsmagnetometers — das ist das Ergebnis der Untersuchung — betrachte hiernach der Navigationsoffizier nur die Vertikalkraftwage als nautisches Instrument.

III. Flindersstangen.

Welchen Vorteil für die Behandlung der Navigations- und Gefechtskompasse bietet es, wenn Flindersstangen für die Kompensierung Verwendung finden?

Diese hier im Zusammenhang selbstverständliche Fragestellung ist keineswegs die übliche. Sehr häufig wird nämlich statt dessen von mehr technischem Standpunkt aus gefragt: Wie kompensiert man diesen und jenen Teil der Deviation, um dem Ideal einer Kompensierung möglichst nahe zu kommen? Wenn dann die Antwort eine Häufung von Sonderanweisungen, kleinen Regeln, Bezugnahmen auf Erfahrungen, gemachte und zu machende, ferner schmiedetechnische Erläuterungen über Ausglühen von Eisenkörpern, physikalisch-technische über Permeabilität der verschiedenen Eisensorten usw. mit sich bringt, so fällt all dies mit vollem Recht nicht ins Gewicht, auch nicht eine etwaige Platzbeengung, gegenüber der Hauptsache, nämlich der Erfüllung der Forderung: störende magnetische Kräfte durch ebenbürtige Gegenkräfte aufzuheben. Von diesem Standpunkt aus ist es mit Recht Verrat an dem Wesen der Kompensierung zu nennen, wenn man die allgemeine grundsätzliche Verwendung von Flindersstangen in der Kompensierung verneinen wollte. Von diesem Standpunkt ausgehend gelangt man aber auch auf geradem Wege zu einer Verleugnung des offenbar gesunden seemännischen Grundsatzes, so wenig wie möglich Eisen an den Kompaß heranzubringen und Eisen überhaupt möglichst weit ab von ihm zu halten.

Es handelt sich nun darum, beide Grundsätze miteinander zu versöhnen, und dieses kann unter Zugrundelegung der eingangs gestellten Frage geschehen.

Digitized by Google

Flindersstangen an Navigationskompassen.

Auf Grund des Leitsatzes ist zu untersuchen, ob die Anbringung von Flindersstangen für die Kurs- oder Deviationskontrolle vorteilhaft sein würde.

Die Deviation ändert sich:

Mit der Zeit;

infolge irgendwelcher magnetischer Störungen oder vorübergehender Änderungen in wirksamer Nähe des Kompaßortes;

durch Versegelung in magnetischer Breite.

Die mit der Zeit vor sich gehenden Änderungen des flüchtigen Magnetismus sind gering, größer diejenigen des festen (siehe „Lehrbuch der Navigation", I. Teil, S. 149). Die Flindersstange hat nun aber die Bestimmung, flüchtigem Magnetismus entgegenzuwirken. Somit würde durch sie ein Teil der halbkreisförmigen Deviation fortgeschafft werden, welcher bezüglich der Zeit verhältnismäßig beständig ist, während ein anderer Teil, dessen Kompensierung, also auch die Deviation im ganzen, unbeständig bleibt.

Weiter: Starke Temperaturerhöhungen von Eisenmassen, z. B. durch Kesselheizung, haben einen merklichen Einfluß auf in der Nähe befindliche Kompasse. Unsere Navigationskompasse müssen nun zuweilen in der Nähe von vertikalen derartigen Eisenmassen, nämlich von einem oder mehreren Schornsteinen, stehen, welche in der Fahrt keineswegs immer in gleicher Weise erhitzt werden. Den hierdurch verursachten Störungen kann die Flindersstange vielleicht teilweise, jedenfalls nicht zuverlässig entgegenwirken, denn sie folgt den erwähnten Störungen auf ihre Weise und liefert daher durchaus keine ebenbürtigen Gegenkräfte. Auch gegen den schlimmsten Feind der Navigation, soweit diese des Kompasses sich bedient, den remanenten Magnetismus, richtet die Verwendung von Flindersstangen nichts aus — ebenfalls aus dem vorher angeführten Grunde.

Also: Gerade die unregelmäßig sich ändernden Bestandteile der halbkreisförmigen Deviation werden durch Flindersstangen nicht beseitigt. Kurs- und Deviationskontrolle müßten daher auch bei Verwendung von Flindersstangen in derselben Weise geübt werden und ohne daß das Ergebnis verläßlicher würde, wie es jetzt ohne Flindersstangen nötig ist.

Demgegenüber ist es unwesentlich, wie groß die Deviation bis zu gewissen natürlichen Grenzen wird, wenn beim Fehlen der Flindersstange die ziemlich regelmäßigen Kräfteverschiebungen sich bemerkbar machen, welche sich aus der Änderung der Elemente des Erdmagnetismus beim Versegeln in magnetischer Breite ergeben.

Auf Handelsschiffen in regelmäßiger, besonders Nord—Süd gerichteter Fahrt mag zuweilen eine große, regelmäßig wiederkehrende Deviationsänderung als ein Übelstand empfunden werden, dessen Beseitigung einerseits umsomehr wünschenswert sein wird, je häufiger ein Nachkompensieren nötig wird, anderseits auch bei Verwendung von Trockenrosen durch Flindersstangen wohl bewirkt werden darf.

Für Kriegsschiffe besteht der bezeichnete Übelstand nicht. Wenn hier durch Anbringung einer Flindersstange wirklich im Laufe mehrerer Jahre ein einmaliges oder zweimaliges Nachkompensieren eines Navigationskompasses erspart wird, so fällt dieser geringfügige Vorteil nicht ins Gewicht gegenüber der Herabsetzung der Verläßlichkeit von Kurs- und Deviationskontrolle infolge der Induktion der Flindersstange durch die

Digitized by Google

ſtarken Roſenmagnete unſerer Fluidkompaſſe, genauer: infolge der Remanenz des ſo induzierten Magnetismus. — Die Verwendung von Flindersſtangen an unſeren Navigationskompaſſen iſt ſomit nicht vorteilhaft.

Flindersſtangen an Gefechtskompaſſen.

Nach dem Leitſatz werden Flindersſtangen an Gefechtskompaſſen von Vorteil ſein, wenn die Kompenſierung der Deviation auf dieſe Art vereinfacht oder dauerhafter gemacht würde.

An dieſen Kompaſſen liegen gewöhnlich die Verhältniſſe bezüglich der Umgebung anders als an den Navigationskompaſſen. Aus ſchiffbaulichen Gründen zumeiſt iſt hier der eingangs dieſes Abſchnittes erwähnte ſeemänniſche Grundſatz häufig ſchon ſo durchlöchert, daß er der Verwendung von Flindersſtangen kein Hindernis mehr bietet.

Die Flindersſtange ſoll nun eine ſelbſttätige Nachkompenſierung eines Teils der halbkreisförmigen Deviation bewirken. Es kann ſomit ſehr wohl möglich ſein, daß dadurch die Behandlung der Gefechtskompaſſe vereinfacht wird, beſonders bei Verſegelung in magnetiſcher Breite. Ob dies aber ins Gewicht fällt gegenüber den ſonſtigen Veränderungen der Deviation, und ob nicht ſehr nachteilige Induktionswirkungen auftreten würden, d. h. ob die Kompenſierung im ganzen dauerhafter werden würde, das kann zur Zeit noch nicht geſagt werden. Denn offenbar muß die Kompaßbehandlung erſt allgemein geübt werden und ſich eingelebt haben, bevor ein Navigationsoffizier dasſelbe Urteil wie ſein Vorgänger darüber abgeben wird, ob dies und jenes und ob die Flindersſtange für den einen oder den andern Gefechtskompaß nötig ſein wird oder nicht.

Im ganzen alſo lautet das Urteil: Für Navigationskompaſſe iſt die Verwendung der Flindersſtange grundſätzlich zu verwerfen, für Gefechtskompaſſe nicht.

IV. Kompaßbücher.

In der Handelsmarine ſind ſeit geraumer Zeit Kompaßbücher in Gebrauch, deren Führung weniger der Kurskontrolle, als vielmehr der Überwachung dieſes Dienſtes und der jeweilig mit ihm Betrauten dient. Dies geht daraus hervor, daß das Buch beſteht, obgleich das Logbuch für die Kurskontrolle ausreichen würde, und daß die Beobachtungen zur Kurskontrolle nebſt den Errechnungen eingetragen werden. Dieſe Maßnahme mag auf Handelsſchiffen zweckmäßig ſein, wenn ſie den dortigen Dienſtverhältniſſen entſpricht. Es fragt ſich aber, ob ſie es auf Kriegsſchiffen iſt, wo doch der Navigationsdienſt anders eingerichtet iſt. Da ſagt nun der Leitſatz jedem unbefangenen Beurteiler, daß weder für die Navigationskompaſſe noch für Gefechtskompaſſe, ſoweit deren Behandlung in Betracht kommt, Kompaßbücher nötig ſind.

Für die Navigationskompaſſe ſind ſie entbehrlich, denn ſowohl für die Deviationskontrolle als für die Kurskontrolle iſt das Logbuch da, in deſſen Einleitung es heißt: „Das Logbuch ſoll als Dokument zur Kontrolle der Führung und Navigierung des Schiffes uſw. dienen," und auf deſſen erſtem Blatt ein Schema für die Deviationskontrolle mit der Überſchrift „Deviation des Regelkompaſſes" vorgedruckt iſt.

Daraus folgt: Wenn auf den linken Seiten des Logbuches in der Spalte „Deviation" andere Werte auftreten, als in dem Schema auf dem erſten Blatte angeführt ſind und Geltung haben ſollen, ſo muß dies durch die ſonſtigen Eintragungen erklärt werden, d. h. es muß auf der rechten Seite etwa die Bemerkung zu finden ſein:

Digitized by Google

„Auf Kurs SWzS nach dem Einsteuern 9^h 30^m Deviation bestimmt: —3°, eine Stunde später: —4°", eben weil das Logbuch ein Dokument für die Navigierung ist. Sollte einmal die Spalte „Segelführung" fortfallen, so würde ein Teil des so gewonnenen Raumes für die Kursüberwachung nicht unzweckmäßig ausgenutzt werden können. Aber das drängt nicht. Denn schon die jetzigen Vorschriften und Einrichtungen des Logbuches verlangen und gestatten die Eintragung der Deviations- und der Kurskontrolle.

Für die Gefechtskompasse ist das Kompaßbuch deshalb unnötig, weil deren Behandlung ein Dienst ist, welcher durch exerziermäßiges Üben und durch Inspizierung, aber nicht durch Bücher gefördert werden kann. Es ist jedenfalls nicht ausfindig zu machen, wie die Eintragungen in Kompaßbücher diesem Dienst nutzbar gemacht werden könnten. Denn es sollen ja in ihm nicht die magnetischen Verhältnisse des Kompaßortes dargestellt, sondern die Leute erzogen werden, den ihnen zugewiesenen Kompaß kriegsbrauchbar und gefechtsbereit zu erhalten. Sind daher irgend welche schriftlichen Anweisungen nötig, so müssen diese nicht im Kompaßbuch, sondern im Kompaßhaus niedergelegt werden, damit sie den Leuten stets zugänglich und im gegebenen Zeitpunkt vor Augen sind.

Wenn nun verneint wird, daß das Kompaßbuch für die Kompaßbehandlung nötig ist, so wird damit nicht behauptet, daß seine Führung überhaupt überflüssig sei.

Das Kompaßbuch hat auf Kriegsschiffen eben einen anderen Zweck als auf Schiffen der Handelsmarine. Es soll Sammelstelle für Beobachtungsmaterial sein, welches für die Beurteilung der Kompasse und ihrer Aufstellungsorte von Wert ist Das Buch gehört also nicht in das Kartenhaus, wohl aber in die Kammer des Navigationsoffiziers, welcher es so führen sollte, daß es ihm bei jeder Gelegenheit, wo es auf eine Beurteilung der Kompasse als magnetischer Instrumente ankommt, als Unterlage dienen kann. Wenn daneben ein Kommandant, um seine Offiziere oder die Fähnriche auszubilden und die Ausbildung zu überwachen, ein Kompaßbuch in ähnlicher Weise zu führen befiehlt wie in der Handelsmarine, so bleibt ihm das unbenommen, aber es muß davor gewarnt werden, hierzu das dienstliche Kompaßbuch zu benutzen, welches dafür nicht eingerichtet ist. Überhaupt muß davor gewarnt werden, die der Navigierung dienende Kurskontrolle anderswo als im Logbuch dauernd niederzulegen, weil anderenfalls die Versuchung gefährlich werden könnte, vor langer Zeit bestimmte Deviationen auf einem Kurse noch für zutreffend anzusehen.

Wenn daher in der Einleitung des Kompaßbuches und in einem Teil seiner Einrichtung die „laufende Deviationskontrolle", d. h. die Kurskontrolle, Aufnahme gefunden hat, so ist dies offenbar nur in der Absicht geschehen, dadurch Angaben für die Beurteilung der Kompasse usw. zu erhalten. Für die Navigierung sollten die Angaben des Buches nicht herangezogen werden. —

Die Untersuchung über „Kompaßbehandlung" wird hiermit abgeschlossen, nachdem der Verfasser an den behandelten Fragen nachgewiesen zu haben glaubt, daß ihre Beantwortung aus dem Leitsatz zu guten, in der Seefahrt und im Kriegsschiffsdienst verwertbaren Ergebnissen führt.

Bm.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Die aktive Schlachtflotte hat am 22. November ihre Winterübungsreise angetreten. Die Geschwader üben bis zum 28. November selbständig und vereinigen sich dann vor Danzig. Von Danzig aus erfolgt die Rückreise nach Kiel unter gemeinsamen Übungen. An diesen Übungen nimmt die Torpedobootsflottille teil. Die Flotte trifft am 2. Dezember in Kiel ein.

Die Linienschiffe beginnen Mitte Dezember mit den Überholungsarbeiten. Die Kreuzer beginnen mit Erledigung der Einzelschiffsübungen.

Rote Kugeln, anstatt der schwarzen, sollen nach einer A. K. O. die Flaggoffiziere des II. Geschwaders der aktiven Schlachtflotte in ihren Admiralsflaggen führen.

Für die Seelsorge der katholischen Mannschaften der aktiven Schlachtflotte ist Pfarrer Krauter auf ein Schiff dieses Verbandes kommandiert.

„Elsaß" hat am 26. Oktober Neufahrwasser verlassen, ging nach Kiel und wurde nach einer kurzen, vorläufigen Erprobung von der Firma Schichau durch die Marineverwaltung übernommen. Mitte November wurde mit der ersten Erprobung der Maschinen und Kessel sowie mit den Revisionsarbeiten in der Kaiserlichen Werft in Kiel begonnen. Die Indienststellung erfolgte am 29. November.

„Braunschweig" hat am 11. und 12. November die Geschütze angeschossen. Beschädigungen des Schiffes und seiner Einrichtungen sind nicht vorgekommen. Die Unterbauten zeigten keine Veränderung. Bei den Meilenfahrten hat das Linienschiff bisher folgende Höchstleistungen erzielt:

Beabsichtigt 16800 ind. Pferdestärken; Tiefgang vorn 7,67 m, hinten 7,67 m; Schraubensteigung 6,0 m. Wind: Stärke 2.

Im Durchschnitt aus 5 Meilenfahrten: Umdrehungen: 113,9, ind. Pferdestärken: 17092, Geschwindigkeit: 18,43 Seemeilen.

Bei der 11stündigen Dauerfahrt wurden im Mittel erzielt 103 Umdrehungen, 11558 ind. Pferdestärken; mit 10270 ind. Pferdestärken wurde eine Geschwindigkeit von 16,41 Seemeilen, mit 12730 ind. Pferdestärken eine solche von 17,497 Seemeilen erreicht. Mit 3288 Pferdestärken und 73 Umdrehnngen wurden im Mittel 12,28 Seemeilen erzielt. Kessel und Maschinen haben bisher zur Zufriedenheit gearbeitet.

Die Probefahrten sind noch nicht abgeschlossen.

„Aegir" hat bei den vorläufigen Probefahrten nach der Indienststellung als höchste Geschwindigkeit 15,27 Seemeilen bei 4547,5 ind. Pferdestärken und 139 Umdrehungen erzielt. Tiefgang: vorn 5,16 m, hinten 5,40 m. Wind: Stärke 3.

— Stapellauf. Am 20. November lief in Kiel auf der Germania-Werft das Linienschiff „Deutschland", bisher N, von Stapel. Die Taufrede hielt im Allerhöchsten Auftrage der Reichskanzler Graf Bülow, die Taufe selbst vollzog Seine Majestät der Kaiser.

Das Schiff ist am 20. Juli 1903 auf Stapel gelegt, Bauzeit bis zum Stapellauf mithin 16 Monate. „Deutschland" ist das erste Schiff einer neuen Klasse, die zwar der vorausgegangenen „Braunschweig"-Klasse in den Hauptabmessungen gleicht, deren Offensiv- und Defensivstärke jedoch durch eine Reihe von Verbesserungen erheblich erhöht ist. Nähere Angaben hierüber finden sich im Nauticus 1904, Seite 24. Das Linienschiff erhält Einrichtungen als Flottenflaggschiff. Die Probefahrten sind für Sommer 1906 in Aussicht genommen.

Abmessungen: Länge 121,5 m, größte Breite 22,2 m, Deplacement 13200 Tonnen, normaler Tiefgang 7,70 m („Braunschweig" 7,65 m). Panzer: Mittschiffs-

Digitized by Google

gürtel 240 mm („Braunschweig" 225), Zitadelle 205 mm („Braunschweig" 150). Batteriedeckskasematte 170 mm („Braunschweig" 150), Kommandoturm 300 mm.

Armierung: vier 28 cm-SK. L/40, zehn 17 cm-SK. L/40 in Batteriekasematte, vier 17 cm-SK. L/40 in Einzelkasematte („Braunschweig" in Türmen), zweiundzwanzig 8,8 cm-SK. L/35 („Braunschweig" zwölf), vier 3,7 cm-MK., vier 8 mm-MG., eine 6 cm-BK., ein 45 cm-Unterwasser-Torpedobugrohr, vier 45 cm-Unterwasser-Breitseitrohre, ein 45 cm-Unterwasser-Heckrohr.

Maschinenleistung: 16000 ind. Pferdestärken, Geschwindigkeit 18 Seemeilen. Kessel bei „Deutschland" wie bei „Braunschweig", von „O" ab zwölf Wasserrohrkessel Schulz-Thornycroft. Normaler Kohlenvorrat 800 Tonnen, Gesamtbunkerinhalt 1800 Tonnen („Braunschweig" 1600 Tonnen), Teerölzuladung 200 Tonnen.

— Der Marineetat 1904/05 ist während der Drucklegung dieses Heftes erschienen. Er wird im Januarheft eingehender besprochen werden. Wir entnehmen ihm das Folgende:

Die fortdauernden Ausgaben des ordentlichen Etats belaufen sich zuzüglich der Kosten der Zentralverwaltung für das Schutzgebiet Kiautschou auf 105 260 755 Mark (+ 5 950 246 Mark), ohne diese auf 105 164 390 Mark (+ 5 943 904 Mark). Die Vermehrung des Flottenpersonals beträgt ebenso wie in den Vorjahren etwa ein Viertel mehr als die in der Begründung zum Flottengesetz ermittelte Durchschnittsquote. Die Zahl der neu geforderten Seeoffiziersstellen beträgt 100; damit bleibt aber der Bestand noch um 56 Köpfe hinter dem dienstlichen Bedarf zurück. Weiter treten hinzu 20 Marineingenieure (darunter 2 Stellen für pensionierte Marineingenieure), 2 Marineinfanterieoffiziere, 2108 Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften bei den Matrosen- und Werftdivisionen sowie den Torpedoabteilungen, 97 bei den Matrosenartillerieabteilungen, außerdem hier noch 300 Mannschaften zur Bildung einer besonderen Minenkompagnie. Beim Sanitätswesen treten 11 Ärzte und 30 Sanitätsmannschaften hinzu, des weiteren der Beamtenbedarf für das neue Garnisonlazarett in Wiek. Auch in den in Frage kommenden anderen Kapiteln ist eine der Entwicklung der Marine entsprechende Vermehrung des Personals unter gleichlautender Steigerung der sächlichen Ausgaben vorgesehen.

Die einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats belaufen sich auf 111 498 450 Mark (+ 10 632 480 Mark). Davon entfallen 70 070 000 Mark (+ 835 000 Mark) auf Schiffsbauten. Der Zuschuß des außerordentlichen Etats zu deren Kosten beträgt 28 070 000 Mark (— 2 225 000 Mark).

An Vermehrungs- und Ersatzbauten nach Maßgabe des Flottengesetzes erscheinen neu die ersten Raten für die Linienschiffe „Q" und „R", für den großen Kreuzer „D", die kleinen Kreuzer „Ersatz Wacht" und „Ersatz Blitz". Ferner ist ein weiteres Kanonenboot erforderlich zur Verwendung auf Auslandsstationen; für dieses Kanonenboot „C" erscheint die erste Rate. Sodann werden gefordert die Kosten für ein weiteres Flußkanonenboot für Ostasien, für den Tender „Ersatz Hay", für ein weiteres für Hochseevermessungen eingerichtetes Spezialschiff, die erste Rate für einen Minendampfer, dessen Bau durch die Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges nötig wird; für Torpedobootsdivisionen wird eine Schlußrate und eine neue erste Rate gefordert. Schließlich ist noch ein neuer Posten von $1^1/_2$ Millionen Mark zur Anstellung von Versuchen zwecks Beschaffung von Unterseebooten eingestellt.

Für artilleristische Armierungen werden 29 271 000 Mark (+ 6 745 000 Mark) gefordert. Dabei wird folgendes bemerkt: Der zunehmende Panzerschutz der Schiffe und die größeren Schußweiten nötigen zu einer Steigerung der Leistungen der schweren und mittleren Schiffsartillerie. Zu diesem Zweck ist bei den Linienschiffen und Kreuzern eine Erhöhung der Zahl der Stahlgeschosse, als der leistungsfähigeren Geschoßart, innerhalb der bisherigen Munitionsausrüstungsetats in Aussicht genommen.

Mit Rücksicht hierauf sowie behufs Verstärkung der leichten Artillerie zur wirksameren Bekämpfung angreifender Torpedoboote erhöht die Summe für die Armierung

Digitized by Google

der Schiffe sich künftig. Auch bei den Torpedobooten wird eine Verstärkung der Geschützarmierungen notwendig.

Die Torpedoarmierungen beanspruchen 4 460 000 Mark (+ 1 280 000 Mark). Es wird ein leistungsfähigerer Torpedotyp eingeführt. Bei den vorhandenen Schiffen und Divisionen soll ferner die Torpedoarmierung durch eine konstruktive Änderung in ihrem Gefechtswert erheblich erhöht werden.

Im außerordentlichen Etat werden einschließlich des Zuschusses für die einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats 50 117 000 Mark (+ 4 002 000 Mark) gefordert. Neu erscheinen hier Summen für mehrere Magazine, zwei Arbeiterspeisehäuser, zwei Werftdampfer, einen Torpedoschießstand in der Strander Bucht, Kasernenbauten und sonstige Anlagen in Wiek, für die Vergrößerung des Stationslazaretts in Wilhelmshaven; ferner für eine Küstenbatterie an der Elbe sowie für Verbesserung der Armierung eines Weserforts und der Geschützaufstellungen in zwei Forts der Kieler Hafenbefestigungen.

— Manöver der Schiffe des Kreuzergeschwaders. Außer den Herbstmanövern der in den heimischen Gewässern befindlichen Schiffe haben im Sommer dieses Jahres — wie dies auch schon in früheren Jahren geschehen ist — gemeinschaftliche Übungen der Schiffe und Torpedoboote des Kreuzergeschwaders stattgefunden. „Fürst Bismarck", „Hansa", „Hertha", „Thetis", „Geier", „Seeadler", „S 90" und „Taku" waren zu diesem Zwecke in Tsingtau zusammengezogen. Es fanden Landungsübungen, taktische Übungen im Verbande, Gefechtsübungen und zum Schluß ein kleines Manöver statt. Auch wurde die so geschaffene günstige Gelegenheit zur Abhaltung von Ruder- und Segelregatten ausgenutzt. Dem Manöver lag folgende Idee zugrunde: Vier Kreuzer (gelbe Partei) sollen möglichst unbemerkt Kohlen aus einem Dampfer auffüllen und sich während dieser Zeit gegen überraschende Angriffe sichern. Die blaue Partei (zwei Kreuzer und zwei Torpedoboote) sollen versuchen, die gelben Kreuzer aufzufinden, sollen sie ihrem markierten Gros melden, und, wenn die feindlichen Kreuzer ausbrechen, Fühlung mit ihnen nehmen und die Torpedoboote zum Angriff ansetzen. Als Bekohlungsplatz mußte der innere Teil der Tsingtaubucht gewählt werden. Naturgemäß entdeckten die blauen Torpedoboote sehr bald die kohlenden gelben Schiffe, von den zwei mit der Kohlenübernahme beschäftigt waren, während zwei sich gefechtsbereit hielten. Eins der Boote übermittelte die Meldung an das Führerschiff der blauen Partei. In der folgenden Nacht liefen die gelben Kreuzer, die bis dahin die Kohlenübernahme beendet hatten, abgeblendet aus. Die Torpedoboote griffen erfolgreich an, und die beiden blauen Kreuzer hielten während der Nacht Fühlung. Am Morgen endete das Manöver. Bei der Ungleichheit der Schiffe in bezug auf Größe und Geschwindigkeit, der geringen Zahl der vorhandenen Streitmittel sowie der geringen, für gemeinschaftliche Übungen zur Verfügung stehenden Zeit können diese Manöver nur den Zweck haben, Offizieren und Mannschaften die Anforderungen des Verbandsdienstes vor Augen zu führen und so zur Förderung der Kriegsbereitschaft beizutragen. Irgendwelche taktischen oder strategischen Erfahrungen größeren Stiles werden aus ihnen kaum abzuleiten sein.

— Kreuzergeschwader. Stationierung im Dezember 1904:

„Fürst Bismarck"	Hongkong,
„Hansa"	Tsingtau,
„Hertha"	Siam, Niederl. Indien,
„Thetis"	Nanking, Shanghai,
„Geier"	Tsingtau (Reparatur),
„Seeadler"	Shanghai, Tsingtau,
„Sperber"	Tsingtau (Reparatur),
„Iltis"	Hankau, Nanking,
„Jaguar"	Tschemulpo, Shanghai,
„Luchs"	Südchina (Stationär),
„Tiger"	Shanghai, Hankau,

Digitized by Google

„S 90", „Taku"	Tsingtau,
„Vorwärts"	Itschang (oberer Yangtse),
„Vaterland"	Yangtse, Bergfahrt,
„Tsingtau"	Canton-Fluß.

— Reisepläne von Auslandsschiffen. „Bremen" hat am 18. November Trinidad verlassen, geht über La Guayra, Curaçao, San Domingo, Port au Prince nach Kingston, wo der Kreuzer über Weihnachten verbleibt. Im Januar 1905 sollen besucht werden Santiago de Cuba, Port Cortez (Honduras), Livingston (Guatemala) und Pensacola.

Schulschiff „Stosch" trifft am 20. November in Smyrna ein, geht über Saloniki, Konstantinopel nach Alexandrien, wo das Weihnachtsfest verlebt wird. „Stosch" kehrt dann über Neapel, Syracus, Messina, Port Mahon, Ferrol und Falmouth im März nach Kiel zurück.

— Mitteilungen über Reisen der Auslandsschiffe. „Panther" hat Port of Spain entgegen seinem Reiseplan schon am 17. Oktober (anstatt am 20.) verlassen und ist nach Curaçao in See gegangen, um dem dort gestrandeten Dampfer „Graecia" Hilfe zu leisten. „Graecia" ist ein neuer Frachtdampfer der Hamburg—Amerika-Paketfahrt-Aktiengesellschaft, der in regelmäßiger Fahrt zwischen Hamburg und Westindien beschäftigt ist. „Graecia" war bei dem Versuch, den bei Curaçao aufgelaufenen englischen Dampfer „Belgian" abzuschleppen, selbst festgekommen. „Panther" gelang es am 22. Oktober, nach dreitägigen Bemühungen, die „Graecia" abzuschleppen.

„Fürst Bismarck" und „Hertha" haben Ende Juli gemeinschaftlich eine Reise yangtseaufwärts bis Hankau—Wutschang ausgeführt und dabei vor Nanking, Kiukiang und Wuhu geankert. In Nanking und Wutschang wurden die üblichen Besuche mit dem Generalgouverneur ausgetauscht. Ganz besonders angenehm wurde der Besuch der großen Kreuzer durch die am Yangtse ansässigen Deutschen empfunden. Der deutsche Geschwaderchef benutzte die Anwesenheit in Wusung, um am „Iltis"-Denkmal in Shanghai am Jahrestage des Unterganges dieses Kanonenbootes in feierlicher Form einen Kranz niederzulegen.

„Hansa" und „Thetis" haben im Juli zum ersten Male in Tsingtau größere Reparaturen erledigt. Dieser erste Versuch, umfangreichere Instandsetzungsarbeiten mit Hilfe der Gouvernementswerkstatt zu bewältigen, ist gut ausgefallen. Von Mitte nächsten Jahres ab wird auch das im Bau begriffene Schwimmdock in Tsingtau zu Überholungsarbeiten zur Verfügung stehen. Zur Zeit sind die Schiffe des Kreuzergeschwaders noch auf die Docks in Hongkong und Shanghai angewiesen.

Das Flußkanonenboot „Vaterland" hat im Juli dieses Jahres eine Reise nach dem Tuntingsee und im August eine solche nach dem Poyangsee ausgeführt. Beide Reisen ergaben hinsichtlich der wirtschaftlichen Erschließung dieser reichen Gebiete im Innern Chinas recht interessante Resultate und beweisen von neuem die Notwendigkeit und Nützlichkeit der kleinen, flachgehenden Flußkanonenboote.

Der Tuntingsee liegt in der Provinz Hunan, der reichsten Chinas. Bei Jotschoufu steht er mit dem Yangtse in Verbindung. In den See mündet der weit ins Land hinein schiffbare Siangfluß und der Juenfluß. Der Tuntingsee ist in seinem östlichen Teil 8 Monate im Jahr befahrbar. Der Strom setzt mit 2 Seemeilen. „Vaterland" besuchte unter anderen Häfen die große Stadt Changsha am Siangfluß, deren Hafen am 1. Juli als Vertragshafen eröffnet war. Die Stadt hat 400000 Einwohner; der Handel blüht, ein lebhafter Dschunkenverkehr ist das äußere Zeichen hierfür. Einige deutsche Firmen sind hier vertreten. Die Niederlassungsverhältnisse sind zur Zeit noch schlecht, aber verbesserungsfähig. Es wird Reis, Tee, Papier, Häute, Holz, Antimon und Kohlen exportiert. Die Kohlenminen befinden sich im Gebiet des Siangflusses. Der deutsche Einfluß herrscht hier vor. In Changsha sind japanische Händler sehr tätig; der japanische

Digitized by Google

Einfluß ist groß. Durch Regulierung des Flusses könnte der ausdehnungsfähige Handel noch sehr gehoben werden. Ähnliches gilt von Siangtau (100000 Einwohner), der zweitgrößten Stadt Hunans, bis zu welchem Platz die Reise flußaufwärts ausgedehnt wurde. Hier finden sich auch große Baumwollspinnereien. Es wäre sehr erwünscht, daß auch diese Stadt als Vertragshafen dem Verkehr eröffnet würde.

Besucht wurde ferner Changte am Yuenflusse, eine Stadt von 200000 Einwohnern mit lebhaftem Import- und Exporthandel. Die Fahrwasserverhältnisse sind hier nicht so günstig wie im Siangfluß. Die Bevölkerung war überall sehr friedlich und entgegenkommend, die Verwaltung in guten Händen.

Der Poyangsee ist ein ausgedehntes Wasserbecken, südlich des Yangtse, im Bezirk Kiukiang. In der Nähe des letzteren Ortes ist der See mit dem Yangtse verbunden. Ein chinesisches Fort, Hukau, beherrscht die Einfahrt in den See. Zahlreiche Flüsse und Wasserläufe münden in ihn. Die Navigierung auf dem See und den in ihn mündenden großen Flüssen verursachte nur teilweise Schwierigkeiten. Es fehlt zur Zeit noch an einer brauchbaren Karte; man ist auf Lotsenhilfe angewiesen. Der nördliche Teil des Sees ist tiefer, der südliche infolge der vielen Sandbänke schwieriger zu befahren. Das Land ist hier teilweise sehr gut bebaut; die Bevölkerung macht einen bescheidenen, freundlichen Eindruck. In dem südöstlich an den See angrenzenden Teil des Landes wird Kohle gefördert. Das Klima ist gut, die Hitze erträglich, da die Sonne früh hinter den hohen Bergen verschwindet. In einer größeren Zahl der anliegenden Städte und Ortschaften wurde die Flagge gezeigt und wurden Besuche ausgewechselt. Als Städte mit großer Bevölkerungszahl und dementsprechendem Handel sind hervorzuheben Nankang, Nanchang am Kanfluß, Jao Tscheofu (auch Tsaochofu genannt) an der Mündung des Nanho- und Penhoflusses (100000 Einwohner) und Wooching. Nanchang hat Post- und Telegraphenverbindung. Es befindet sich hier eine mit modernen Maschinen versehene chinesische Münze. Zahlreiche Geschäfte und ein reger Dschunkenverkehr lassen auf lebhaften Handel schließen; mit Kiukiang besteht ein regelmäßiger Dampferverkehr. Der Kanfluß ist 8 Monate im Jahr gut schiffbar. Kupfer und Kohle wird importiert, Reis, Tee, Porzellan exportiert. Es wäre sehr erwünscht, daß auch dieser Hafen dem Handelsverkehr geöffnet würde. In Jao Tscheofu wurde in freundschaftlichen Verkehr mit der dortigen französischen Mission getreten, deren Einfluß sich in dem Benehmen der Bevölkerung wohltuend bemerkbar macht. Auch dieser Hafen scheint seiner sehr günstigen Lage an der Mündung zweier Flüsse wegen eine gute Zukunft zu haben. Im Sommer ist der Wasserweg über den Poyangsee hierher stets möglich, im Winter allerdings nur für Fahrzeuge mit weniger als 1 m Tiefgang. In allen kleineren Orten machten sich Anzeichen eines großen Verfalls bemerkbar. Es wurde dies als eine Folgeerscheinung der schweren Revolutionsjahre bezeichnet, die auch heute noch nicht überwunden ist.

Das Kanonenboot „Vaterland" ging nach Beendigung dieser beiden zweimonatlichen Erkundungsreisen nach Hankau.

— Verschiedenes. Korvettenkapitän Hopmann, kommandiert zur Beobachtung der Kriegsvorgänge nach Ostasien, hat Ende Oktober die Heimreise angetreten.

Seine Majestät der König von Württemberg hat S. M. S. „Schwaben" sein Bild als Geschenk übermitteln lassen.

Der Magistrat der Stadt Berlin hat für den kleinen Kreuzer „Berlin" 5000 Mark zur Beschaffung eines Ehrengeschenkes ausgesetzt. Es sollen eine Bowle für die Offiziersmesse und eine Mannschaftsbibliothek beschafft werden.

Die Bestimmungen über literarische Veröffentlichungen der Offiziere und Beamten der Marine sind dahin erweitert worden, daß die Anwendung von Namenszeichen an Stelle des vollen Namens gestattet ist. Steter Gebrauch derselben Zeichen vorausgesetzt, genügt einmalige Meldung an die vorgesetzten Stellen.

Digitized by Google

— Handelsschiffbau. Nachstehende Zusammenstellung gibt einen, allerdings nicht ganz vollständigen, Überblick über die seitens größerer deutscher Werften bis Dezember 1904 in Auftrag gegebenen Neubauten.

Reederei	Bis Dezember 1904 in Bau gegeben auf der Werft	Dampfer	Tonnengehalt (Brutto-Reg.-Tonnen) etwa	Bestimmt für die Route
Hamburg—Amerika-Linie	Harland & Wolff, Belfast	„America"	22 250	Hamburg—New York
"	Stettiner Vulcan, Stettin	„Kaiserin Auguste Victoria"	25 000	"
"	Germaniawerft, Kiel	„Borussia"	7500	Verschiedene
"	"	„Wittelsbach"	8600	"
"	Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Govan-Glasgow	„Fürst Bismarck"	8600	"
"	Blohm & Voß, Hamburg	„California"	6050	Westküste von Südamerika
"	Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, Flensburg	„Columbia"	6050	"
"	Reiherstieg Schiffswerft, Hamburg	„Polynesia"	6050	"
"	"	„Allemannia"	3800	Westindien
"	Bremer Vulcan, Vegesack	„Rhenania"	5900	Ostasien
"	"	„Rhaetia"	5900	"
"	"	„Rugia"	5900	"
"	G. Seebeck, Akt.-Ges., Bremerhaven	Stapel Nr. 220	2250	Tsingtau
"	Howaldtswerke A.-G., Kiel	Stapel Nr. 425	2250	"
"	G. Seebeck, A.-G., Bremerhaven	Stapel Nr. 226	2200	Westindien, Küstenfahrt
Deutsche Ostafrika-Linie	Blohm & Voß, Hamburg	Baunummer 178	6400	Deutsche Ostafrika-Linie
Hamburg—Südamerikanische Dampfschiffs-gesellschaft	Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde	„Rio Grande"	4500	Südbrasilien
"	"	„Rio Negro"	4500	"
"	"	„Rio Pardo"	4500	"
"	Reiherstieg Schiffswerft, Hamburg	Neubau	5900	La Plata
"	Swan & Hunter, New Castle o. T.	Neubau	5900	"
"	Howaldtswerke, Kiel	Neubau*)	3600	Brasilianische Küstenfahrt
"	Reiherstieg Schiffswerft, Hamburg	Neubau*)	3600	"
"	Blohm & Voß, Hamburg	Neubau*)	3600	"
Woermann-Linie, Hamburg	Russel & Co., Port Glasgow	„Lulu Bohlen"	noch nicht vermessen	Hamburg—Westküste von Afrika
Deutsche Dampfschiffsgesellschaft Kosmos, Hamburg	Blohm & Voß, Hamburg	1 Doppelschraubendampfer	6200	Westküste von Südamerika
Norddeutscher Lloyd, Bremen	A.-G. Weser, Bremen	Passagier-Raddampfer	350	Bremen—Wangerooge

*) Diese drei Neubauten sind für Rechnung eines Konsortiums in Auftrag gegeben, dem noch die Hamburg—Amerika-Linie und andere Firmen angehören.

Digitized by Google

Reederei	Bis Dezember 1904 in Bau gegeben auf der Werft	Dampfer	Tonnengehalt (Brutto-Reg.-Tonnen) etwa	Bestimmt für die Route
Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa	Bremer Vulcan, Vegesack	Neubau Nr. 479 Dampfer „Heimburg"	4350	Hamburg—La Plata und zurück
"	Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, Flensburg	Neubau Nr. 245 Dampfer „Ebernburg"	4350	"
"	Blohm & Voß, Hamburg	Neubau Nr. 176 Dampfer „Marksburg"	4350	"
Rickmers, Reismühlen, Reederei und Schiffbau A. G.	Rickmers, Reismühlen, Reederei und Schiffbau A. G., Bremerhaven	„Ellen Rickmers"	3550	Transatlantische Fahrt
"	"	Nr. 146 Segler	2100	"
"	"	Nr. 147 Segler-Dampfer	5300	"
Dampfschiffsgesellschaft Neptun, Bremen	A. G. Weser, Bremen	2 Dampfer	à 650	Europäische Fahrt
"	Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde	1 Dampfer	1300	"
Oldenburg — Portugiesische Dampfschiffsreederei	Schiffswerft Henry Koch, Lübeck	1 Dampfer	1320	Für regelm. Fahrten nach Portugal und Marokko
"	Bremer Vulcan, Vegesack	1 Dampfer	1320	"
Rob. M. Sloman jun., Hamburg	Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, Flensburg	2 Dampfer	à 2000	Hamburg—Mittelmeer
H. C. Horn, Schleswig und Lübeck	Eiderwerft, Tönning	2 Dampfer	à 1035	Frachtfahrt
"	Neptunwerft, Rostock	1 Dampfer	1035	"
"	"	„Hornfels"	2300	Allgemeine Frachtfahrt
Flensburger Dampferkompagnie	Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, Flensburg	„Regina", s/s Nr. 244	2030	Europäische u. transatlantische Fahrt
Reederei M. Jebsen, Apenrade	Howaldtswerke, Kiel	„Michael Jebsen"	1450	Chinesische Küstenfahrt

In Summa befanden sich nach „Schiffbau", 6. Jahrgang, Heft 3, im Bau an Handelsschiffen Ende September 1904 in Deutschland 153000 Tonnen an Dampfern und 100 Tonnen an Seglern. (In England um die gleiche Zeit 1029000 Tonnen an Dampfern und 16400 Tonnen an Seglern.)

— Die 122 Stationen der deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger sind im letzten Geschäftsjahr gemäß Geschäftsbericht 23mal in Anspruch genommen worden. 109 Personen wurden aus Seenot gerettet. Die Gesellschaft zählt 52683 Mitglieder, die einen Jahresbeitrag von 148066 Mark aufbringen.

— Die Schiffbautechnische Gesellschaft tagte in Berlin vom 17. bis 19. November. Das Programm umfaßte folgende Vorträge und gemeinschaftliche Ausflüge: Professor Dr. Fr. Ahlborn-Hamburg: 1. „Die Wirbelbildung im Widerstandsmechanismus des Wassers". 2. „Die Wirkung der Schiffsschraube auf das Wasser". — Universitätsprofessor Dr. F. Braun-Straßburg i. E.: „Neuere Methoden und Ziele der drahtlosen Telegraphie". — Diplomingenieur H. Föttinger-Stettin: „Die neuesten Konstruktionen und Versuchsergebnisse von Torsionsindikatoren". — Kaiserlicher Marinebaumeister Strache-Wilhelmshaven: „Arbeitsausführung im steigenden Zeitlohn". — Professor W. Hartmann-Berlin: „Ventilsteuerungen und ihre Anwendung für Schiffs-

Digitized by Google

maschinen". — Ingenieur und Fabrikbesitzer E. Capitaine-Frankfurt a. M.: „Die Gasmaschine im Schiffsbetrieb". — Direktor der Kriegs- und Schiffbautechnischen Abteilung bei den Siemens-Schuckertwerken O. Krell-Berlin: „Der gegenwärtige Stand der Scheinwerfertechnik". — Fabrikdirektor A. Wiecke-Düsseldorf: „Über die Herstellung von Stahlblöcken für Schiffswellen in Hinsicht auf die Vermeidung von Brüchen". — Am Sonnabend, den 19. November, fand ein technischer Ausflug zur Besichtigung des Königlichen Material-Prüfungsamtes der Technischen Hochschule Berlin zu Groß-Lichterfelde-West statt. — Über die wichtigsten, bei den Vorträgen angeschnittenen Fragen werden wir im Januarheft Gelegenheit haben, eingehend zu berichten.

— Fünfzigjähriges Jubiläum Wilhelmshavens. Am 23. November waren 50 Jahre verflossen, seitdem das Jadegebiet, das jetzt Wilhelmshaven heißt, durch die oldenburgische Regierung an Preußen abgetreten wurde. In dem Vertrage zwischen beiden Regierungen trat Oldenburg ursprünglich 1212 Magdeburger Morgen ab, 1873 wurden die Grenzen des Gebietes erheblich erweitert. Die feierliche Übergabe des Gebietes an Preußen erfolgte am 23. November 1854. Unter dem Brausen eines schweren Nordoststurmes wurde an diesem Tage in Gegenwart des Prinzen Adalbert von Preußen unter dem Salut von „Danzig", „Hela", „Nixe" und „Salamander" bei den Trümmern der sogenannten französischen Batterie auf der Spitze des Dauensfelder Grodens die preußische Flagge gehißt. Nach 13 Jahren mühevoller und harter Arbeit wurde der neugeschaffene Hafen am 17. Juni 1869 durch Seine Majestät den Kaiser Wilhelm auf den Namen „Wilhelmshaven" getauft. Außer preußischen Kriegsschiffen war auch das englische Panzerschiff „Minotaur" anwesend. Der Kriegs- und Marineminister v. Roon hielt die Taufrede. 1875 wurde mit dem Bau der zweiten Einfahrt, nach dem Flottengesetz von 1900 mit dem Bau der dritten begonnen, die vor 1910 beendigt sein soll und den Wert Wilhelmshavens als Kriegshafen beträchtlich erhöhen wird. Der Gedenktag wurde in Wilhelmshaven festlich gefeiert.

England. Die unglückliche Beschießung einer englischen Fischerflotte auf der Doggerbank in der Nacht vom 21/22. Oktober durch das auf der Ausreise nach Ostasien befindliche russische II. pazifische Geschwader hat in der Zeit von Ende Oktober bis Mitte November nicht nur das englische Volk, die englische Regierung und Flotte, sondern auch die gesamte Welt beschäftigt, so daß viele andere Ereignisse völlig in den Hintergrund traten. Wenn auch kein ernster englischer Staatsmann die Entstehung eines großen Krieges aus diesem bedauernswerten Ereignis für möglich hielt, so verlangten doch die Vorsicht und vor allem die erregte Volksstimmung in England, daß militärische Maßnahmen eingeleitet wurden, die den gestellten Forderungen den nötigen Rückhalt gaben. Die Maßnahmen sind in einem besonderen Artikel besprochen.

Der englische maritime Schwerpunkt wird aus dem Mittelmeer in den Kanal und die Nordsee verlegt. Der rührige und begabte Admiral Fisher hat noch nicht einen Monat das Szepter als Erster Seelord des englischen Reichs in der Hand, und schon ist diese Verschiebung eingeleitet. In der Wahl der Personen für die Oberbefehlshaberstellen im Mittelmeer und in der Heimat kommt sie bereits zum Ausdruck und wird mit Freuden von der gesamten Presse aufgenommen. Der „fighting admiral", Vizeadmiral Wilson behält die wenigstens bisher für unwichtiger angesehene heimische Station, anstatt wie sonst üblich das Mittelmeerkommando nach dem Abgang des Admirals Domvile zu übernehmen. Dieser findet in dem zwar ebenfalls sehr angesehenen Vizeadmiral Lord Beresford einen Nachfolger. Die Besatzung der auswärtigen Stationen wird möglichst reduziert; nicht gefechtskräftige Schiffe werden außer Dienst gestellt, ältere Schulschiffe werden durch moderne Schiffe ersetzt, die sofort dienstbereit in die heimische

Digitized by Google

Flotte eingestellt werden können. Der Beginn des Jahres 1905 wird diese Schwerpunktsverschiebung als Tatsache vorfinden. Jeder Seeoffizier, welcher Nation er auch angehört, kann dem Schöpfer dieser großartigen Reorganisation der englischen Marine seine Anerkennung nicht versagen. Von den auswärtigen Stationen kehren heim oder werden daselbst außer Dienst gestellt:

a) Im Mittelmeer: die Kreuzer „Pioneer", „Pyramus", „Pandora"; die Kanonenboote „Speedy", „Harrier", „Hussar".

b) In den ostasiatischen Gewässern: die Kanonenboote „Fearleß", „Espiegle", „Vestal", „Rinaldo".

c) Auf der Kapstation: der Kreuzer „Pearl".

d) Auf der pazifischen Station: die Kreuzer „Grafton" und „Flora".

e) In der Nordatlantic-Station: der Kreuzer „Indefatigable"; die Kanonenboote „Fantome", „Alert".

f) Auf der Südatlantic-Station: alle Schiffe.

Der Home- und Kanalflotte werden in richtiger Erkenntnis der Verwendungsfähigkeit der Panzerkreuzer und geschützten Kreuzer die Panzerkreuzer entzogen und dem Panzerkreuzer-Geschwader zugeteilt, so daß letzteres in Zukunft aus 10 Panzerkreuzern zu 2 Divisionen bestehen wird, und zwar aus 2 Kreuzern der „Drake"-Klasse, „Good Hope" und „Drake", und 8 Kreuzern der „Monmouth"-Klasse, „Monmouth" „Kent", „Donegal", „Berwick", „Essex", „Bedford", „Cornwall", „Cumberland".

Der Home- und Kanalflotte bleiben nur kleinere geschützte Kreuzer. Die großen geschützten Kreuzer werden zu Schulzwecken im Dienst sein.

„Theseus", „Endymion", „St. George" ersetzen die Artillerietender, die älteren Kreuzer „Undauted", „Immortalité", „Narcissus".

Für die Schiffsjungenschulschiffe „Northampton", „Iris", „Medea", „Medusa", „Mercury" kommen die großen Kreuzer „Gibraltar", „Royal Arthur" und „Hawke", für das Kadettenschulschiff „Aurora" der Kreuzer 2. Klasse „Highflyer" in Dienst.

Mit der Fertigstellung der „King Edward VII."-Klasse soll die „Royal Sovereign"-Klasse aus der aktiven Home-Flotte verschwinden; ob die Schiffe der „King Edward VII."-Klasse ins Mittelmeer gehen und dafür die Schiffe der „Duncan"-Klasse in die Home-Flotte treten, steht noch nicht fest.

Eine weitere Maßregel zur Hebung der Schlagfertigkeit der Flotte soll die Verkürzung der Indienstthaltungsperiode der Schiffe auf den Auslandstationen von 3 auf 2 Jahre sein. Man hofft so die Offiziere und Mannschaften frischer zu erhalten.

Diese Reorganisation der Indienststellungen ist aber nur ein Punkt des umfangreichen Programms des Admirals Fisher. Wenn man den Veröffentlichungen in der Presse Glauben schenken soll, so stehen noch folgende Punkte auf dem Programm:

1. Abschaffung der coastguard.

2. Vermehrung der Seeoffiziersstellen in der Admiralität, um jüngere Kräfte heranzuziehen und die älteren Offiziere zu entlasten.

3. Verjüngung der Admiralliste.

4. Einführung von gemischter Feuerung auf allen Schiffen.

Auf die Schiffstypen erstreckt sich vorläufig das Programm noch nicht, doch wird man auch hiervon Neuerungen erwarten können. Mr. Albert Vickers, einer der Direktoren der Firma Vickers, Sons & Maxim, äußerte in einer Rede in Barrow, daß ein Schlachtschiff von 20 Seemeilen Geschwindigkeit mit einem Dutzend 30,5 cm-Geschützen und einer zahlreichen Antitorpedobootsartillerie das Zukunftsschlachtschiff sein werde. Auf eine Geschwindigkeit von 19,5 Seemeilen ist die „King Edward VII."-Klasse bereits bei den Probefahrten gekommen. Hinsichtlich der Armierung wird man sich wohl noch für längere Zeit mit vier 30,5 cm-Geschützen und einer Anzahl 23,4 cm-SK. begnügen müssen.

Digitized by Google

Das berechtigte Vertrauen zu der Leistungsfähigkeit der Flotte kommt auch in der Rede des Ersten Lords der Admiralität in Bristol klar zum Ausdruck. Indem er in der Flotte das stärkste Schwert des Reichs erblickt, sagt er: The two principles which must always animate our Navy must be mobility and offence. They must never think of taking the defensive, never think of tying themselves for one hour to one spot but be as mobile as possible and seek the fleets and ships of the enemy wherever they ware to be found. — Der Armee weist er die Hauptrolle in Indien an der Grenze zu, von der die Russen nur 400 Meilen entfernt ständen. Lord Kitchener sorgt an jener Stelle, daß die Armee hier nicht hinter ihrer Schwesterwaffe in der Heimat zurückbleibt. Mit großem Kostenaufwand (5 000 000 Pfd. Sterl.) werden in der nächsten Zeit größere Dislokationen der indischen Streitkräfte stattfinden, das Gros wird an die Nordwest- und Nordgrenze verlegt werden. Die Diplomatie und das Geld ebnen die Wege in Persien und Afghanistan. Mittlerweile hat Mr. Arnold Forster in der Heimat die Armeekorpseinteilung seines Amtsvorgängers zu den Akten geschrieben.

Der Einfluß des vom Premierminister Mr. Balfour neu ausgebildeten National Defence Committee macht sich überall bemerkbar, Politik und Kriegsvorbereitung arbeiten Hand in Hand. Das „not permissible“ des Lord Lansdowne auf die Anfrage der englischen Reeder, die der russischen Flotte auf der Ausreise Kohlen zuführen wollten, ist wohl kaum ohne den Rat dieser Kommission erfolgt.

— Personal. Außer den bereits vorstehend erwähnten Designierungen höherer Befehlshaber sind noch die Ernennung des Kontreadmirals May, jetzigen „controller of the Navy“, zum Nachfolger des Vizeadmirals Lord Beresford in dem Kommando über das Kanalgeschwader und der Ersatz des ersteren durch den Captain Jackson, Direktor der Torpedoschule in Portsmouth, anzuführen.

Als Mitglied der internationalen Untersuchungskommission über den Doggerbank-Fall ist Vizeadmiral Beaumont ausersehen.

Die chief warrant officers werden in Zukunft „commissioned warrant officers“ genannt werden.

— Geschwader. Die Home-Flotte unterbrach die Rundreise um die schottische Küste am 25. Oktober in der Cromarty-Bucht und ging wegen des Dogger-Bank-Falles nach Portland. Hier blieb sie bis Mitte November und lag dann zum Empfang des Königs und der Königin von Portugal auf Spithead-Reede. Zu diesem Zwecke wurde sie durch die II. Division des Kanalgeschwaders sowie durch die heimische Kreuzerdivision verstärkt. Der Kreuzer „Juno“ soll durch den neuen kleinen Kreuzer „Amethyst“ ersetzt werden, ersterer geht für „Furious“ ins Mittelmeer.

Auf der Ausreise nach Gibraltar am 17. Oktober zog sich die Kanalflotte in vier Gruppen, die in 3 Seemeilen Abstand einander folgten, auseinander, um dem nächtlichen Torpedobootsangriff der Devonport-Flottille zu entgehen, und vereinigte sich infolge Nebels erst wieder um 4 Uhr nachmittags des folgenden Tages. An der portugiesischen Küste wurden Torpedoschießübungen mit Manöverköpfen von Treffen gegen Treffen und von Division gegen Division im Passiergefecht bei 1000 bis 1500 Yards Entfernung abgehalten. Die Resultate werden als sehr gute geschildert. „Caesar“, „Victorious“, „Jupiter“, „Theseus“ erzielten 4 Treffer mit 6 Schuß. Gelegentlich einer Gefechtsübung führte Vizeadmiral Lord Beresford eine Division außerhalb der Linie von dem schnellen Kreuzer „Theseus“ aus. Die zu den Empfangsfeierlichkeiten des Königs von Portugal von Gibraltar entsandte II. Division kehrte am 17. November nach dort zurück. Nach Außerdienststellung von „Theseus“ und „Endymion“ wird das Geschwader ebenso wie das Home-Geschwader nur zwei geschützte Kreuzer haben. Der große Kreuzer „Hermes“ soll durch den neuen kleinen Kreuzer „Topaze“ abgelöst werden.

Digitized by Google

Die infolge der russisch-englischen Spannung beschleunigte Instandsetzung der heimischen Kreuzergeschwader war mit der Ankunft der „Drake" am 14. November in Portland beendet. Am 2. November übernahm Kontreadmiral Poe das Kommando über das Geschwader vom Kontreadmirals Fawkes. Nach Hinzutritt der vier Panzerkreuzer „Essex", „Bedford", „Cumberland", „Cornwall" wird das Geschwader in zwei Divisionen zu je fünf Kreuzern formiert worden: I. Division: „Good Hope" F, „Kent", „Donegal", „Bedford", „Monmouth"; II. Division: „Drake" F, „Essex", „Berwick", „Cumberland", „Cornwall"; die beiden letzteren Kreuzer stellen am 1. Dezember in Dienst. Jede Division kann als eine selbständige Panzerkreuzerdivision der Home- und Kanalflotte angesehen werden.

Die Schiffe der Mittelmeerflotte haben nach dem Abmarsch des russischen II. pazifischen Geschwaders von Tanger ihre friedlichen Beschäftigungen wieder aufgenommen und sind zum Teil wieder von Gibraltar nach Malta gegangen. In Gibraltar übernahm Kontreadmiral Poore die Führung der III. Division vom Kontreadmiral Hamilton und setzte seine Flagge auf „Albemarle". Die Preisfernschießübungen in den griechischen Gewässern fanden unter Leitung des Zweiten Admirals, Kontreadmiral Custance, gegen eine einsame Felseninsel statt, auf deren steiler Wand ein Schiff in natürlicher Größe angemalt war. Es wurde auf 8000 bis 4000 Yards bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 14 Seemeilen geschossen. Das Linienschiff „Irresistible" soll Ende November in England die Besatzung wechseln. Die Mittelmeer-Torpedobootsflottillen wurde von vielen Unfällen heimgesucht; in wenigen Tagen waren nicht weniger als fünf Boote durch Kollisionen schwer beschädigt. In der Fachpresse wird öfters behauptet, daß die Boote nicht genügend Zeit für Instandsetzungsarbeiten hätten. Man will teilweise die Schuld am Verluste der „Chamois" dem schlechten Zustande des Schiffskörpers zuschreiben.

Die Oberstkommandierenden der indischen, ostasiatischen und australischen Geschwader hielten ebenso wie im Vorjahre Anfang November eine Konferenz in Singapore ab. Der Chef des ostasiatischen Geschwaders blieb dann im Süden seiner Station, während das Gros zunächst noch im Norden, bei Weihaiwei steht. Die Panzerkreuzer „Cressy" und „Leviathan" werden durch die Panzerkreuzer „Hogue" und „Sutley" abgelöst, die am 27. Oktober und 19. November in Dienst stellten. „Leviathan" soll für „Bacchante" ins Mittelmeer. Die Ausreise der „Terrible" mit Ablösungsmannschaft wurde aufgehoben. Der Kreuzer „Eclipse" stellte außer Dienst, um an Stelle der 4,7zölligen SK. 5zöllige SK. zu erhalten. Bei einer Kohlenübernahme aus Kohlendampfern erzielte das Linienschiff „Albion" mit 109 Tonnen die beste, der Panzerkreuzer „Cressy" mit 61,5 Tonnen die schlechteste stündliche Durchschnittsleistung.

Nach Außerdienststellung oder Zurückziehung der früher genannten Schiffe werden besetzt sein:

a) Die pazifische Station mit 1 Kreuzer, 1 Kanonenboot, 1 Vermessungsschiff.

b) Die Kapstation mit 4 Kreuzern und 2 Kanonenbooten.

c) Die nordatlantische Station mit 5 Kreuzern (nach anderen Angaben nur 4, da auch „Pallas" zurück sollte).

d) Die südatlantische Station: unbesetzt.

Keine Änderung erfährt die Besetzung der indischen und australischen Station.

— Schiffsbauten. Die neuen Linienschiffe der „Nelson"-Klasse werden 410 Fuß lang, 79,6 Fuß breit und erhalten eine Raumtiefe von 43 5 Fuß. Die leichte Armierung wird aus fünfzehn 7,6 cm-SK., dreiundzwanzig 4,7 cm-SK. bestehen, doch erscheint diese Angabe zweifelhaft. Die Maschinen sollen 16 750 Pferdestärken indizieren; das Maschinengewicht 1545 bis 1560 Tonnen betragen.

Von den bereits begonnenen drei Panzerkreuzern der „Minotaur"-Klasse wird das Namensschiff in Devonport, die „Shannon" in Chatham, die „Defence" in Pem-

Digitized by Google

broke gebaut. Die „Minotaur"-Klasse wird von mancher Seite ein „battleship in disguise" genannt.

Der Panzerkreuzer „Warrior" in Pembroke wird erst Juni 1905 ablauffertig sein, da der Bau infolge Fehlens von Plänen für Einbau des Überwasserheckrohrs verzögert worden ist.

In Portsmouth wurde eine neue Kollisionsmatte mit befriedigendem Resultate am Panzerkreuzer „Cumberland" erprobt. Die Matte besteht aus zwei Lagen dicken Segeltuchs; in Abständen von 15 Zoll sind galvanisierte Eisenstäbe befestigt, und zwar an den Enden mit Kupferringen, in der Mitte mit einer Garnlasching, die den Stäben einen Spielraum von 15 Zoll geben. Durch den Wasserdruck wird das Segeltuch nach innen, die Stäbe nach außen gebogen, durch die begrenzenden Laschings kann der Zwischenraum zwischen Matte und Stäben nicht größer als 15 Zoll werden.

— Stapellauf. Am 8. November lief der Panzerkreuzer „Black Prince" auf der Werft der Thames Shipbuilding Co. glücklich vom Stapel und wurde von Lady Selborne getauft.

— Probefahrten. Die Probefahrten des bei Vickers & Co. in Barrow gebauten Linienschiffs „Dominion" der „King Edward VII."-Klasse haben sehr befriedigende Resultate ergeben. In der Presse wird besonders betont, daß als Neuerung die Volldampffahrt unter Gefechtsverhältnissen stattfand.

	Ind. Pferdestärken:	Kohlenverbrauch pro ind. Pferdestärke und Stunde:	Geschwindigkeit in Seemeilen:
In der 30stündigen Fahrt mit $^1/_5$ der Maschinenleistung	3889	0,825 kg	12,8
In der 30stündigen Fahrt mit $^4/_5$ der Maschinenkraft	12843	0,84 kg	18,3
In der 8stündigen Volldampffahrt	18438	0,885 kg	19,5

Es waren 18,5 Seemeilen gefordert.

Der bei der Armstrong-Whitworth-Co. gebaute Kreuzer 3. Klasse „Amethyst" mit Turbinenmaschinen erreichte bei derselben Kesselanlage wie die übrigen Kreuzer derselben Klasse 23,63 Seemeilen, d. i. 1,20 Seemeilen mehr. Die Manövereigenschaften waren sehr gute. Die Zeit, um das Schiff vom Volldampf zum Stehen zu bringen, soll zwischen $7^1/_2$ bis 20 Sekunden geschwankt haben.

Die Wasser- und Kohlenverbräuche stellen sich folgendermaßen:

Geschwindigkeit in Seemeilen:	Wasserverbrauch pro ind. Pferdestärke und Stunde: Turbinen:	Kurbelmaschinen:	Kohlenverbrauch pro ind. Pferdestärke und Stunde: Turbinen:	Kurbelmaschinen:
10	29,31 lb.	23,74 lb.	3,22 lb.	2,56 lb.
14	19,81 lb.	18,77 lb.	2,01 lb.	2,06 lb.
18	16,0 lb.	18,95 lb.	1,75 lb.	2,28 lb.
20	13,31 lb.	20,07 lb.	1,51 lb.	2,31 lb.
22	—	20,18 lb.	—	2,65 lb.
23,63	13,61 lb.	—	1,74 lb.	—

Der Kreuzer 3. Klasse „Sapphire" hat folgende Resultate:

	Indizierte Pferdestärken:	Geschwindigkeit (Seemeilen):
30stündige Fahrt mit $^1/_2$ der Maschinenleistung	5012	18,47
8stündige Fahrt mit $^3/_4$ der Maschinenleistung	7281	20,6
8stündige Volldampffahrt	10200	24,43

Das Linienschiff „King Edward VII." hat die Probefahrten begonnen.

Digitized by Google

— Artillerie. Die neuen Linienschiffe sollen Einrichtungen zur Entfernungsmessung und zur Feuerleitung im Groß- und Fockmars erhalten.

Folgende Schießleistungen beim Preisschießen werden veröffentlicht:

Schiff:	Treffer: schwere Artillerie:		Treffer: leichte Artillerie:	
	1904:	1903:	1904:	1903:
„Good Hope" .	31	21	74	103
„Formidable" . .	28	14	106	62
„Albion" . . .	21	18	84	95
„Irresistible" . .	19	11	85	69
„Bulwark" . . .	18	15	95	87
„Jupiter" . . .	12	7	65	78

Der Panzerkreuzer „Aboukir" soll bei dem Fernschießen auf 4500 bis 5000 Yards bei 14 Seemeilen Fahrt mit einer Geschützseite in 3 Minuten 60 Schuß abgegeben und damit 44 Treffer erzielt haben. Es waren 8 Schuß pro Geschütz erlaubt.

— Unterseeboote. An Stelle des in die Admiralität berufenen Captain Bacon wurde Captain Lees Inspecting captain of submarines.

Die neue Serie der Unterseeboote, als B-Boote bekannt, soll 150 Fuß lang sein und einen Umfang von 63 Fuß haben. Das erste der Boote lief Anfang November von Stapel und entwickelte bei den ersten Probefahrten gute Taucheigenschaften.

— Bekohlung. Die Bekohlung der „Revenge" mit dem Metcalfe-Apparat soll gut funktioniert haben; bei 10 Seemeilen Fahrt und Schlingerbewegungen bis zu 15 Grad wurden in 2 Stunden 16 Minuten 100 Tonnen Kohlen übergenommen.

— Fachliteratur. Die „Army and Navy Gazette" vom 12. November veröffentlicht einen Artikel „Naval Horizon", der alle Leser in Deutschland in Erstaunen setzen muß wegen der dort eingenommenen Haltung gegen Deutschland.

⚜

Frankreich. Die Arbeiterverhältnisse auf den Staatswerften hören trotz der seitens der Regierung gemachten Zugeständnisse nicht auf, dem Marineminister große Schwierigkeiten zu bereiten. Erst kürzlich wurden in einer Versammlung von Werftbeamten, Werft- und Hafenarbeitern in Brest die Regierung und die militärischen Vorgesetzten auf das schwerste beleidigt, so daß Minister Pelletan sich veranlaßt sah, durch einen besonderen Erlaß einzugreifen, in welchem er auf seine Bemühungen hinweist, zu den Arbeitern den demokratischen Grundsätzen entsprechende Beziehungen herzustellen, auf der anderen Seite aber energisch betont, daß der eingeschlagene Weg der lärmenden Kundgebung ihrer Forderungen nicht der richtige sei und sich mit der im Interesse des Vaterlandes nötigen Disziplin nicht vertrage. Der Erlaß war ohne jeden Erfolg und hatte nur stärkere Ausschreitungen zur Folge. Im Zusammenhang hiermit steht das Abschiedsgesuch des Marinepräfekten von Brest, Vizeadmiral Mallarmé, der nach zwei anscheinend erfolglosen Unterredungen mit dem Minister einen längeren Urlaub angetreten hat und dessen Rückkehr nicht erwartet wird.

Die Arbeiterbewegung hat auch schon die Matrosen angesteckt, die sich in Cherbourg einem Umzuge der Werftarbeiter, bei dem die „Internationale" gesungen wurde, anschlossen, was ein Verbot des Besuches von Arbeiterversammlungen für die aktiven Mannschaften unter Androhung strenger Strafen zur Folge hatte.

Die Touloner Werftarbeiter drückten den Brester ihre Zustimmung aus. Die Arbeiter der Pulverfabrik in Lorient, die zu ihrer Arbeitsstätte mit Dampfern übergesetzt werden, haben die Arbeit eingestellt, weil die Hin- und Rückfahrt nicht in die achtstündige Arbeitszeit eingerechnet wird und ein Antrag an das Marineministerium

Digitized by Google

ohne Antwort geblieben ist. Der in Brest demzufolge beantragte Generalstreik wurde nur „mit Rücksicht auf den Bürger Pelletan, dem der außerparlamentarische Untersuchungsausschuß schon genug Verlegenheiten bereite," nicht zum Beschluß erhoben.

— Parlamentarisches. Der Kriegs- und der Marineminister brachten einen gemeinschaftlichen Gesetzentwurf ein, der die Übertragung der bedingten Verurteilung auf Heer und Flotte betrifft.

Die Marinekommission des Senats hat die Befürwortung der Annahme des Gesetzentwurfs über das Marine-Ingenieurkorps beschlossen; die Annahme des Gesetzes im Senat ist gesichert.

Der Marineminister hat eine Nachtragsforderung für das Budget von 1904 den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt, die hauptsächlich die durch Entsendung des „Descartes" und der Torpedoboote nach Ostasien und Madagaskar entstehenden Mehrkosten der Indiensthaltungen betrifft.

Der außerparlamentarische Untersuchungsausschuß hat am 4., 9. und 16. November Gesamtsitzungen abgehalten, in denen Vizeadmiral Bienaimé über die Kesselfrage, die Hebungsversuche des „Espignole", die Angelegenheit des Matrosen Kermorvan und der Bauingenieur Maugas über Unterseeboote gehört worden ist. In der letzten Sitzung ließ sich der Marine-Bauingenieur Direktor Bertin darüber aus, daß die auf dem russischen „Cäsarewitsch" angewendete wasserdichte Teilung zum Schutz gegen Torpedos und Minen auch in der französischen Marine angewendet werde, und Herr Fontin, Abteilungsdirektor im Marineministerium, als durchaus berufener Ausleger, weil früherer Mitarbeiter, hielt einen Vortrag über die allgemeinen Ansichten des Vizeadmirals Aube über Seekriegführung und seine Mittel, also über die Grundsätze der jungen Schule. Des ferneren wurden die dem Marineminister in der auf 26. November anberaumten Sitzung vorzulegenden Fragen festgestellt.

— Organisation. In Brest ist ein aus Seeoffizieren und einem Zivillehrer bestehender Ausschuß mit Neuaufstellung der Grenzen der von den Offizieranwärtern des Mannschaftsstandes nachzuweisenden Kenntnisse und der Lehrfächer in dem Lehrgange dieser zum Oberleutnant zur See beauftragt worden.

Eine anderweitige Regelung der Zulassung und wissenschaftlichen Vorbereitung für das Marine-Ingenieurkorps steht demnächst zu erwarten.

Die Kommandos auf Torpedobooten bei der beweglichen und festen Verteidigung dauern in Zukunft $1^1/_2$ Jahr.

Die als erster Offizier auf Unterseebooten verwendeten Oberleutnants zur See dürfen erst nach Beendigung eines anderweiten Bordkommandos sich wieder um Kommandierung auf Unterseeboote bewerben.

Die Stellung und Ergänzung der Zivillehrer der Marineschule ist neu geregelt und dabei die Stelle eines Studiendirektors neu geschaffen worden. Dieser soll dem Kommandanten der Schule als wissenschaftlicher Berater zur Seite stehen und kann mit ihm, aber ohne Stimmrecht, zu den Sitzungen des Oberstudienrates der Schulen der Marine berufen werden.

— Personal. Der Mannschaftsmangel hat einen vorzeitigen Schluß des Lehrgangs beim Marine-Füsilierlehrbataillon nötig gemacht.

Eine Anzahl Jahrgänge von Reservisten werden im Jahre 1905 zu einer vierwöchigen Übung einberufen werden.

— Die fertige Flotte. Küstenpanzer „Amiral Tréhouart" macht in Cherbourg Versuche mit der Moissentschen Kohlenübernahme-Einrichtung auf See und in Fahrt.

„Léon Gambetta" hat ebenfalls Kohlenübernahmeversuche auf See gemacht.

Der alte Zweidecker „Couronne" hat wieder den Dienst als Artillerieschulschiff in Toulon übernommen, und sein Vertreter, „Amiral Baudin", ist in normale Reserve gestellt worden.

Digitized by Google

Küstenpanzer „Bouvines" ist ebenfalls zum Überwintern von Brest nach Cherbourg gegangen.

Küstenpanzer „Henry IV.", Panzerkreuzer „Amiral Aube", „Condé" sind am 10. November von Brest nach Cherbourg zur Begrüßung des portugiesischen Königspaares auf seiner Besuchsreise nach England abgeordnet worden.

Die Reservedivision des Mittelmeergeschwaders hat bei den Hyèrischen Inseln Sprengdienstübungen vorgenommen.

Das Mittelmeergeschwader trat am 15. November eine Übungsfahrt nach Korsika an. Die Abfahrt von der Reede Salins d'Hyères wurde abgeblendet mit 4 hm Schiffsabständen und ohne Signale nach vorher genau ausgegebenen Befehlen angetreten, Hecklaternen und Blinklaternen auf 10 hm sichtbar, waren zu führen, da die Torpedobootsjäger des Geschwaders und die Boote der beweglichen Verteidigung Auftrag hatten, das Geschwader beim Auslaufen anzugreifen.

Es soll auch erprobt werden, ob die englische Zielmethode — ständiges Verfolgen des Ziels — oder die französische — ständiges Festhalten des Horizonts — den Vorzug verdient. Dazu sind die Schiffe zu zweit eingeteilt. Die Übungen sollen in Fahrt bei bewegtem Schiff und nach einer von dem Gruppenschiff geschleppten Scheibe vorgenommen werden.

Kreuzer „Descartes" hat am 22. Oktober in Djibuti die vier begleiteten, für Diego Suarez bestimmten Torpedoboote dem Kreuzer „Infernet" übergeben, der mit ihnen am 29. die Reise antrat, während „Descartes" am 1. November mit 2 Torpedobootsjägern und 6 Torpedobooten nach Ostasien weiterging.

Kontreadmiral de Lapeyre hat am 8. November auf Panzerkreuzer „Dupleix" das Kommando der atlantischen Division von Kontreadmiral Rivet übernommen.

— Bewegliche Verteidigung. Hochseetorpedoboot „Grenadier", Divisionsboot der beweglichen Verteidigung von Cherbourg, geriet bei einer Übung in nicht geringe Gefahr dadurch, daß es von dem Torpedo eines der andern Boote unter Wasser getroffen wurde, der beim Schlingern aus dem Lanzierrohr zu Wasser gegangen war.

Die bewegliche Verteidigung von Lorient nahm in der ersten Novemberwoche Übungen unter persönlicher Leitung des Marinepräfekten vor.

Die von Dünkirchen übte vereint mit der von Cherbourg einschließlich der Unterseeboote vom 4. bis 9. November Torpedoschießen gegen Schiffe in Bewegung bei Tag und bei Nacht, wobei auch mit Übungsköpfen gefeuert wurde.

Der Generalinspekteur des Torpedowesens, Vizeadmiral Fournier, hat am 12. November die Besichtigung der beweglichen Verteidigung in Ajaccio vorgenommen.

— Unterseeboote. Um festzustellen, ob die Detonation eines der beiden seitlich außenbords in Abgangsrohren geführten Torpedos der Unterseeboote auf 50 m Entfernung vom Boot den andern Torpedo zum Detonieren bringen kann, wurden 50 m voneinander 20 m unter Wasser eine Mine von 100 kg Schießvollsprengladung und ein scharf gemachter Torpedo verankert und dann die Mine detoniert. Der Torpedo hatte nicht gelitten und funktionierte tadellos.

Unterseeboot „Z" ist am 20. Oktober mit Havarien an der Schraube, die von Schlagen gegen einen Felsen herrühren, in Cherbourg eingelaufen und wird 4 Wochen Zeit zur Ausbesserung bedürfen.

Der Werft Cherbourg sind sechs Unterwasserboote in Bau gegeben worden, die die Namen „Guêpe 1 bis 6" führen sollen; Rochefort vier, „Guêpe Nr. 7 bis 10". Sie werden etwa 44 t Wasser verdrängen und nach den Plänen des Bauingenieurs Petithomme gebaut.

Der „Temps" brachte die Nachricht, daß in Toulon der Befehl zur Wiederaufnahme des Baues der Tauchboote von Maugas angeordnet sei, deren Bau Minister Pelletan bei seinem Amtsantritt einstellte.

Digitized by Google

Beim Einlaufen der Panzerkreuzer „Amiral Aube“ und „Condé“ in Cherbourg gelang es dem Tauchboot „Silure“, begünstigt durch leichten Nebel und kabbelige See, einen der Kreuzer mit dem Torpedo zu treffen.

— Die Flotte im Bau. Auf einigen Torpedobootsjägern sollen Kesselspeisewassererzeuger eingebaut werden.

— Stapelläufe. Am 27. Oktober auf der Werft La Seyne Linienschiff „Justice“; am 11. November Tauchboot „Cicogne“, eins der neuen Versuchsboote.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc“ hat am 21. Oktober mit den neuen Schrauben 21,8 Seemeilen Geschwindigkeit erreicht, also nicht ganz die verlangten 22 Seemeilen, und ist in normale Reserve gestellt.

Das Turbinentorpedoboot „Nr. 293“ ist in der Erprobung.

— Versuche. Torpedobootsjäger „Yatagan“ hat erfolgreiche Erprobungen seiner neuen halbautomatischen Geschütze gemacht.

— Häfen und Stützpunkte. Der Marinekommandant von Tunis ist zur Beratung über die im nächsten Jahre im See von Biserta auszuführenden Arbeiten nach Paris berufen worden.

Über die Neuregelung der Befehlsverhältnisse bei der Küstenverteidigung ist an anderer Stelle berichtet worden.

— Fachliteratur. In „Le Yacht“ bespricht Saint Reynier sehr bitter die im letzten Hefte mitgeteilte Erleichterung des Zuganges zur Seeoffizierlaufbahn aus den Mannschaftsgraden; er warnt vor den Folgen unter Hinweis auf die Erfahrungen, die die erste Republik und das Kaiserreich mit der Demokratisierung des Seeoffizierkorps gemacht haben.

Im „Moniteur de la Flotte“ beleuchtet C. Pierreval die Verhältnisse der Schulen der Marine, auf deren Leistungen die Demokratisierung des Offizierkorps von ungünstigem Einflusse ist.

Der bekannte Oberst Marchand hat im „Figaro“ einen Aufsatz veröffentlicht, in dem er an Hand des russisch-japanischen Krieges die Berechtigung des Satzes beweist: „Wer die Seestraßen beherrscht, hat auch Gewalt über das Festland“, mit andern Worten den Einfluß der Seemacht auf den schließlichen Verlauf jenes Ringens nachweist. Das „Militär-Wochenblatt“ Nr. 142 vom 19. November bringt einen Auszug des glänzend geschriebenen lehrreichen Aufsatzes.

✠

Rußland. Das II. Geschwader der Flotte des Stillen Ozeans, das Mitte Oktober von Libau die Ausreise nach Ostasien antrat, befindet sich jetzt, Ende November, in zwei getrennten Marschgruppen. Die neueren Linienschiffe und Kreuzer unter dem Kommando des Admirals Rostjestvenski nehmen den Weg westlich von Afrika um das Kap der guten Hoffnung, während die Schiffe älteren Typs sowie die Torpedoboote unter Führung des Kontreadmirals Fölkersahm durch den Suezkanal gehen.

Die augenblickliche Verteilung auf beide Gruppen ist folgende:

Westlich um Afrika:	Durch den Suezkanal:
Linienschiff „Suwóroff“ (Flaggschiff),	Linienschiff „Sissoi Weliki“,
„Borodinó“,	„Nawarin“,
„Imperator Alexandr III.“,	Kleiner Kreuzer „Almas“,
„Arjól“,	„Swetlana“,
„Ossljabja“,	„Jemtschug“,
Panzerkreuzer „Admiral Nachimoff“ (Kontreadmiral Enquist),	Sieben Torpedoboote,
	Transportschiff „Knäs Gortschakoff“,

Digitized by Google

Westlich um Afrika:	Durch den Suezkanal:
Panzerkreuzer „Dmitri Donskoi“,	Transportschiff „Kital“,
„Aurora“,	„Kiew“,
Hospitalschiff „Orel“,	„Woronesch“,
Transportschiff „Kamtschatka“,	„Wladimir“,
„Anadyr“,	„Laratoff“,
„Korea“,	„Kostrom“,
„Meteor,	„Jupiter“,
„Málaja“,	„Merkuri“.
„Menzelt“.	

Beide Marschgruppen ergänzen an neutralen Plätzen ihre Kohlenvorräte aus dorthin bestellten Kohlenschiffen.

Diejenigen Fahrzeuge, welche bei Abfahrt des Geschwaders aus Libau noch nicht marschbereit waren, sind jetzt in gemeinsamem Verbande unterwegs, um sich dem Geschwader anzuschließen. Es sind dies:

Kreuzer „Oleg“,	Hülfskreuzer „Dnäpr“, früher „St. Petersburg“,
„Ismrud“,	„Terek“,
Hilfskreuzer „Rion“ früher „Smolensk“,	Ein großes Torpedoboot.

Diese Ergänzungsabteilung hat am 18. November Fakkebjerg erreicht und ging in den folgenden Tagen unter Führung dänischer Lotsen durch den Großen Belt weiter.

— Durch kaiserlichen Ukas ist vor einiger Zeit die Regelung der Prisenverteilung in folgender Form festgesetzt worden:

Selbständige Geschwader- usw. Chefs . . .	erhalten	800 Anteile,
Zweiter Admiral, Chef des Stabes . . .	=	600 =
Kommandant, Flaggkapitän	=	400 =
Geschwaderstab, Erster Offizier	=	160 =
Artillerie-, Torpedooffizier, leit. Ingenieur .	=	120 =
Wachoffiziere, Zahlmeister	=	80 =
Übrige Subalternoffiziere	=	30—20 =
Die Mannschaften	=	15—1 =

— Neue Werftanlage. Die Russisch-Ostasiatische Dampfer-Kompagnie hat mit einem Anfangskapital von 10 Millionen Rubel in St. Petersburg eine neue Werft errichtet, welche den Namen „Werft Alexander“ tragen wird. Die Werft beabsichtigt, Kriegs- und Handelsschiffe, Baggermaschinen, Docks usw. zu bauen.

— Flottenbauplan. Schon jetzt, wo der Krieg noch nicht zum Abschluß gekommen ist und man noch keine klare Vorstellung über den einstigen Zustand der Flotte nach Friedensschluß haben kann, beschäftigen sich die leitenden Kreise in St. Petersburg mit der Aufstellung eines neuen Flottenbauplanes. Es geht daraus hervor, daß man in Rußland unter dem vernichtenden Eindruck der überall versagenden Flottentätigkeit nicht schnell genug Abhilfe schaffen kann, und daß man keine Zeit verlieren will, um den verlorenen Platz auf dem Meere und die eingebüßte Seegeltung anderen Mächten gegenüber wieder herzustellen. Ob es richtig ist, schon jetzt vor Abschluß der Erfahrungen dieses Krieges ein so wichtiges Werk wie den Neubau einer Flotte einzuleiten, muß bezweifelt werden. Mit der Herstellung des Materials ist noch nicht viel geleistet, wenn nicht die Bereitstellung des Personals gleichen Schritt hält. Und gerade dieses letztere ist derjenige Teil des Organismus, der zumeist kräftiger Gesundung bedarf. Wie sich das Gefühl hierfür zu regen beginnt, zeigte das Verhalten der beiden Oberkommandierenden in der Ostsee und im Schwarzen Meer, der Admirale Birilеff und Tschuchnin. Beide hochangesehenen Offiziere versuchen unter den Eindrücken der traurigen Nachrichten aus Ostasien die Mängel zu beseitigen und die Erziehung eines pflichttreuen und durchgebildeten Seemannsgeistes in der Flotte vorzubereiten. Die Art und Weise, wie dies geschieht, ist allerdings sehr verschieden von den bei uns bestehenden Formen, doch darf man nicht vergessen, daß der innere Aufbau des russischen Kriegswesens auf anderer Grundlage der Volksbildung und gesellschaftlichen Anschauungen ruht als bei uns.

Digitized by Google

— Material. Das dem 2. Geschwader nach Ostasien beigegebene Transportschiff „Kamtschatka" ist als Werkstattschiff für Ausführung verschiedener Reparaturen auf den Schlachtschiffen und für die Herstellung neuer Gebrauchsstücke eingerichtet. Das Schiff hat bereits seine Tätigkeit begonnen. Dank den reichen technischen Mitteln und dem Vorhandensein guter Handwerker können auf ihm Arbeiten der verschiedensten Spezialzweige, Elektrotechnik eingeschlossen, ausgeführt werden. Es ist eine geräumige Dreherei mit einer großen Zahl von Drehbänken vorhanden, ferner eine Gießerei mit Schmelzöfen, ein pneumatischer 3 Tonnen-Hammer, Lochstanze, Schneidemaschine usw. Die anfangs gehegte Befürchtung wegen der Festigkeit des Schiffskörpers bei der Arbeit des pneumatischen Hammers ist nicht begründet gewesen. Der Hammer arbeitet ruhig, ohne einen schädlichen Einfluß auf seine Umgebung auszuüben. Der Rauch wird aus der Werkstatt durch Ventilatoren nach dem vorderen kleinen Schornstein abgeleitet. Auf Oberdeck sind zum Heben von schweren Gegenständen zwei Dampfkräne vorhanden. Die Handwerker, die zum Teil aus den besten Privatfabriken ausgewählt sind, erhalten hohen Lohn: so die Vorarbeiter 200 Rubel monatlich, die unteren Arbeiter 125 Rubel.

— Am 9. Oktober fand im Saale des Admiralitätskonseils eine Sitzung des obersten Prisengerichts statt, das die Appellationsklage des Herrn William Rea gegen die Entscheidung des Wladiwostoker Prisengerichts wegen Beschlagnahme des englischen Dampfers „Allanton" prüfte. Als Vorsitzender fungierte der Verweser des Marineministeriums, Generaladjutant Avellan, als Richter: Admiral Kupreanoff, Vizeadmirale Werchowski, Dikoff und de Livron, die Senatoren Tiesenhausen, Grawe und als Vertreter des Ministeriums des Auswärtigen der Professor für Völkerrecht F. Martens. Das Prisengericht in Wladiwostok hatte die „Allanton" mit Ladung als „gute Prise" erkannt. Gegen diese Entscheidung protestierte der Besitzer in einer eingehenden Appellationsklage auf Grund verschiedener Dokumente, darunter ein Vertrag aus dem Jahre 1903 mit den Gebrüdern Lamberg über die Zustellung eines großen Kohlenvorrats nach Singapore. Das oberste Prisengericht entschied nach halbstündiger Beratung: „die Entscheidung des Wladiwostoker Gerichts in dem Teile, der den Dampfer „Allanton" und seine Ladung als gute Prise erklärt, zu kassieren und den Dampfer mit der Ladung dem Besitzer zurückzuerstatten, die Handlungsweise des Kreuzergeschwaders, das den „Allanton" beschlagnahmte, jedoch als korrekt zu bezeichnen. Diese Entscheidung sei aber als endgültig anzusehen." Es dürfte nun wohl noch die Frage der Entschädigung zum Austrag kommen.

— Sibirische Eisenbahn. Durch kaiserlichen Ukas ist der Bau eines zweiten Schienenstranges auf bestimmten Strecken der sibirischen Eisenbahn befohlen, damit eine bessere Ausnutzung des Weges stattfinde. Mit der näheren Bezeichnung der Strecken, auf denen die Errichtung eines zweiten Gleises erforderlich ist, der Prüfung der Bautaxe für die vorzunehmenden Arbeiten sowie mit der Bestimmung der Reihenfolge der Bauausführung ist eine besondere Kommission, bestehend aus Vertretern der Ministerien des Verkehrs, des Krieges und der Finanzen, beauftragt. Für die Vorbereitungsarbeiten sind aus dem Staatsschatz 10 Millionen Rubel zu Lasten der außerordentlichen Ausgaben für 1905 zu verabfolgen.

— Die russische Regierung genehmigt die Gründung einer Jenissei-Dampfschiff- und Handelsgesellschaft zur Entwicklung des Dampferverkehrs auf dem Jenissei und dessen Nebenflüssen. Die Gesellschaft wird Passagiere und auch über das Karische Meer eingeführte ausländische Frachten befördern; sie will außerdem in- und ausländische Erzeugnisse kaufen und verkaufen, Fischerei und Jagd betreiben und die Handelsbeziehungen zwischen Rußland und den anderen europäischen Staaten fördern. Das Grundkapital beträgt 600 000 Rubel.

Digitized by Google

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Nachdem die große Aktion der Präsidentenwahl vorüber und die Wiederwahl Mr. Roosevelts erfolgt ist, zeigt sich, daß der ganze Lärm der demokratischen Partei gegen die festere Organisation des Heeres und die Vergrößerung der Flotte nur Wahlmanöver war und daß die großzügige Politik, welche seit dem Amtsantritte des Präsidenten von der Union geführt worden ist, im Volke immer mehr Boden gewonnen hat und die Anschauung auch der gegnerischen Kreise beherrscht. Während die demokratische Partei für die Dauer der Wahlkampagne den Satz, „die Ausgaben für Heer und Flotte müßten auf das Maß herabgesetzt werden, welches sich historisch als ausreichend sicher und wirksam ergeben habe", in ihre Plattform aufgenommen hatte, ist jetzt gar nicht mehr davon die Rede, und ein führendes demokratisches Blatt, die „New Orleans Picayune", kann, ohne Widerspruch zu finden, sagen: „Die Tatsache läßt sich nicht leugnen, daß die Ausgaben für militärische Zwecke seit dem Kriege mit Spanien erheblich gestiegen sind, und wenn auch kein ernstlicher Versuch gemacht worden ist, dieses Faktum während des Wahlfeldzuges besonders ins Gefecht zu führen, so ist doch darauf hingedeutet worden. . . . Daß die Flottenausgaben fortlaufend steigen werden, ist unvermeidlich, und es würde töricht sein, kostspielige Schiffe zu bauen, ohne sie in Dienst zu halten. Das Personal der Marine muß sowohl an Offizieren wie Mannschaften dementsprechend vermehrt werden, und es darf nichts ausmachen, wenn dadurch die ohnehin großen Ausgaben um einige Millionen vermehrt werden. Glücklicherweise bildet der Ausbau der Flotte keine Parteifrage, sondern eine solche des Patriotismus und kann daher nicht in engherzigem Parteisinne behandelt werden."

So hat man denn auch sofort nach Beendigung des Wahlfeldzuges begonnen, sich ernstlich mit den militärischen Angelegenheiten zu beschäftigen. Während das Kriegsministerium für das nächste Rechnungsjahr, welches mit dem 30. Juni 1906 endigt, 103,7 Millionen Dollars fordert, beläuft sich der Voranschlag des Marinebudgets auf 114 530 638 Dollars = 481 028 680 Mark, was eine Mehrforderung von 17 372 448 Dollars = rund 73 Millionen Mark gegen das laufende Rechnungsjahr bedeutet. Von den Forderungen sind 30 410 883 Dollars für Neubauten (Schiff- und Maschinenbau) und 14 Millionen Dollars für Panzerung und Armierung, zusammen also 44 410 883 Dollars = 186 525 500 Mark für die Vermehrung der Flotte bestimmt. An Neubauten sollen zunächst gefordert werden drei Linienschiffe von 16 000 bis 18 000 Tonnen Wasserverdrängung, fünf Kreuzer (Scouts), sechs Torpedobootszerstörer, sechs Torpedoboote und zwei Kohlenschiffe für zusammen 41,3 Millionen Dollars. Hand in Hand damit gehen beträchtliche Forderungen für den Ausbau der Werften und Kohlenstationen. Die notwendig werdende Vermehrung des Personaletats ist auf 2087 Offiziere und 62 368 Mann, also etwa auf das Doppelte des jetzigen Bestandes, berechnet worden. Um dem Publikum, soweit es diesen hohen Forderungen gegenüber überhaupt noch Bedenken tragen sollte, die Sache schmackhaft zu machen, überbieten sich die Zeitungen in enthusiastischen Beschreibungen der Ehrungen, mit welchen man überall in der Welt die Besatzungen der amerikanischen Geschwader empfangen hat und welche nicht nur beweisen, in wie hoher Schätzung die Union unter dem gegenwärtigen Regime bei den Völkern der Erde steht, sondern daß auch die amerikanische Flotte, der amerikanische Offizier und der „enlisted man of the Navy" die besten der Welt sind. Hierzu tragen in besonderem Maße dienstliche und private Mitteilungen der Geschwaderchefs bei, welche der Presse zugänglich gemacht werden. So berichtet u. a. der Chef des südatlantischen Geschwaders nach einem Besuche der Kapkolonie: „Ich machte mit 17 Offizieren des Geschwaders eine 3000 Meilen weite Eisenbahnreise und besuchte Johannesburg und Kimberley. Wir wurden mit überwältigender Gastfreundschaft behandelt. Ich glaube, daß der Besuch des Geschwaders nach jeder Richtung hin vorzüglich gewirkt hat, besonders in bezug auf die moralische Stärkung, welche unsere 2500 Landsleute empfunden haben, die in der Kapkolonie und in Transvaal, besonders aber in letzterem, zerstreut wohnen." Als Seitenstück dazu wird über ein Mittagessen berichtet, welches dem Chef des europäischen Geschwaders und seinen Offizieren von der „Pilgrim

Digitized by Google

Society" in London gegeben wurde und bei welchem die Tafeln in drei Kolonnen in Gestalt und mit den Namen von Schiffen der britischen und der amerikanischen Marine ausgestattet waren, zwischen welchen an eigens dazu aufgestellten Signalmasten Begrüßungssignale gewechselt wurden.

Bei solcher Agitation kann es nicht wundernehmen, wenn ein gegen die Flottenvergrößerung im Volke bezw. im Kongresse etwa noch vorhandener Widerstand erlahmt und der Imperialismus, dessen Herrschaft jetzt wenigstens für vier weitere Jahre sichergestellt ist, unbeirrt nach dem Ziele weiter hinstrebt, welches der Marinesekretär in seiner schon erwähnten Rede aufgestellt hat: die amerikanische Flotte zur stärksten der Welt zu machen.

Ob dann ferner noch dem amerikanischen Selbstgefühle damit geschmeichelt werden wird, daß, wie einige Blätter wissen wollen, der Sieger von Manila, Admiral Dewey, auf Wunsch des Königs von England zum Mitgliede oder gar Vorsitzenden der Haager Kommission zur Untersuchung des russisch-englischen Zwischenfalles ernannt werden soll, oder ob hier einstweilen nur der Wunsch der Vater des Gedankens ist, mag dahingestellt bleiben. Zutreffendenfalls würde jedenfalls eine solche Ernennung die Flottenbestrebungen in der Union recht wesentlich unterstützen.

— Personal. 1. Angesichts der notwendigen Personalvermehrungen verursacht besonders die Ergänzung des Ingenieurpersonals der Marineleitung ernste Sorgen. Der Jahresbericht des Chef-Ingenieurs Rae spricht sich darüber besonders aus. Wenn auch die jetzt eingeführte Verschmelzung des Seeoffizier- und Maschineningenieurkorps nach Ansicht der leitenden Stellen gute Erfolge erzielt hat — die Gegner dieser Ansicht behaupten, die amerikanische Flotte, welche früher über das beste Maschinenpersonal der Welt verfügt habe, sei in dieser Beziehung in stetigem Rückgange begriffen —, so melden sich aus der Front doch immer viel zu wenige Aspiranten für den Ingenieurdienst, um den steigenden Bedarf zu decken. Ganz besonders trifft dies für die höheren Stellen zu, welche vorwiegend Landstellen im Marinedepartement bezw. auf den Werften sind. Nach dem erwähnten Jahresberichte sind gegenwärtig nur 66 Stellen besetzt, von welchen 44 lieutenant-commanders als leitende Ingenieure von Schiffen kommandiert werden können: am Ende des Rechnungsjahres würden nur 37 für diesen Dienst vorhanden sein und 62 Schiffe — außer den Torpedofahrzeugen — ausschließlich in den Händen von jüngeren Offizieren und Deckoffizier-Maschinisten sich befinden. Der Chef-Ingenieur schlägt daher vor, einmal weniger Schiffe in Dienst zu halten (also das bisher festgehaltene Verfahren der ausgedehnten Indiensthaltungen wenigstens vorderhand aufzugeben) und sodann alljährlich aus der Reihe der geeigneten Offiziere die erforderliche Anzahl lediglich für den Ingenieurdienst zu bestimmen. Dafür, daß diese Offiziere auf die Erfüllung ihres Ehrgeizes, dereinst Schiffe und Geschwader zu befehligen, verzichten müßten, sollen sie, wenn sie Stabsoffiziere geworden sind, lediglich am Lande verwendet werden. Dieser Fall würde ungefähr mit Erreichung des 40. Lebensjahres eintreten und „ältere Offiziere seien auch im allgemeinen für den Maschinendienst an Bord ungeeignet, welcher sehr anstrengend sei und den Betreffenden fortwährend hohen Temperaturen sowie der Notwendigkeit aussetze, enge und steile Leitern zu erklettern sowie an fast unerreichbare Stellen zu kriechen".

Ob auf diese Weise der nötige Ersatz erreicht werden kann, erscheint auch den amerikanischen Beurteilern dieser Vorschläge zweifelhaft. Es ist schwer verständlich, wie dadurch, daß man eine gewisse Anzahl von Seeoffizieren gewissermaßen zwangsweise zu Ingenieuren macht, ein berufsfreudiges Personal dieser Branche großgezogen werden soll, wie man auf der anderen Seite auch kaum annehmen kann, daß Offiziere, welche doch viele Jahre im Ingenieurdienste an Bord tätig gewesen sein müssen, um die nötigen technischen Erfahrungen zu sammeln, später noch tüchtige Linienschiffskommandanten und Admirale abgeben können. Allerdings verlangt Mr. Rae, „daß alle Seeoffiziere imstande sein müßten, zeitweilig Maschinendienst zu tun, und im Zeitalter des Dampfes

Digitized by Google

mit dem Motor ihres Schiffes ebenso vertraut sein müßten wie einst in der Segelschiffszeit". Die amerikanische Marine wird also zu zeigen haben, ob sie so hochgespannten Forderungen gerecht werden kann: einstweilen ist die Aussicht hierauf nicht groß, und daß man sich im Marinedepartement dieser Ansicht nicht verschließt, geht schon daraus hervor, daß der Chef-Ingenieur Rae bestimmte, zahlenmäßige Vorschläge überhaupt noch nicht aufzustellen vermochte.

2. Am 4. Oktober d. J. ist das neue Unterrichtsjahr an der Marineakademie zu Annapolis mit 894 Seekadetten eröffnet worden, der größten Zahl seit Gründung der Akademie.

3. Im letzten Jahre sind neun Deckoffiziere (sechs Feuerwerker und drei Maschinisten) zu Leutnants zur See befördert worden.

4. An Stelle des am 8. November abgegangenen Kontreadmirals Wise ist der Kapitän zur See Converse zum Flaggoffizier befördert worden. Kapitän zur See Bradford hat den Befehl über das Schulgeschwader übernommen.

— Geschwadertätigkeit. Besondere Vorkommnisse und Veränderungen sind nicht zu melden. Die heimischen Geschwader befinden sich noch zu Instandsetzungsarbeiten auf den Werften. Das europäische Geschwader hat nach längerem Aufenthalte in England die Rückreise nach dem Mittelmeer angetreten. Von der asiatischen Flotte soll das Küstenpanzerschiff „Monterey" zu Cavite außer Dienst gestellt werden, so daß die sogen. Linienschiffs-Division bis zum Eintreffen der „Ohio" wieder auf drei Schiffe zusammengeschmolzen ist. Zum pazifischen Geschwader ist das Kanonenboot „Petrel" getreten nach Rückkehr von der Erkundungsfahrt nach den Aleuten.

— Wintermanöver. Nach Zeitungsnachrichten soll während der Wintermanöver Admiral Dewey, wenn er nicht durch die Haager Kommission (s. o.) in Anspruch genommen wird, den Befehl über die vereinigten Geschwader übernehmen und sich als Flaggschiff den neuen Panzerkreuzer „Colorado" ausgebeten haben. Eine Aufklärungsübung (search problem) soll in das Manöverprogramm bestimmt aufgenommen werden.

— Artillerie, Schießübungen usw. 1. Über eigenartige Schießübungen der Marineinfanterie berichtet deren Kommandeur, Brigadegeneral Elliot. Es handelt sich um Schießversuche über die Wasseroberfläche, speziell um Prellschüsse, mit den neuen Handwaffen unter verschiedenen Wind- und Seegangsverhältnissen. Die Versuche wurden im Juni d. J. ausgeführt, und zwar mit den Modellen 1898 und 1903 auf 600, 700, 800 und 1000 Yards (550, 640, 730 und 900 m) bei einer Erhöhung von 4 bis 35 Fuß (1,2 bis 10,6 m). Bei dem Feuern auf 600 Yards ergaben sich im Durchschnitt 61 Prozent Preller, davon 39 Prozent Treffer, auf 730 Yards 100 Prozent Preller mit 61 Prozent Treffern, auf 800 Yards 82 bezw. 29 Prozent, auf 1000 Yards 64 bezw. 26 Prozent, im Durchschnitt 77 Prozent Preller mit 39 Prozent Treffern. Beim Feuern auf Gefechtsentfernungen bis 375 Yards (340 m) rikoschettierten 75 Prozent der Geschosse nicht, sondern sanken sofort unter. Als Lehre wurde aus diesen Versuchen entnommen, daß es sich bei dem Schießen über die Wasseroberfläche empfiehlt, die Entfernung lieber zu niedrig zu schätzen als zu hoch.

2. Bei den letzten Geschwaderschießübungen hatten sich mangelhafte Trefferergebnisse mit den 30,5 cm-Geschützen ergeben infolge Pendelns (tumbling) der Geschosse. Man will jetzt die Führungsringe verstärken und erwartet hiervon eine Beseitigung des Übelstandes.

3. Die Einführung eines neuen Kartuschbeutelzeuges (smokeless powder cloth) stößt neuerdings auf Widerspruch, weil man davon eine leichtere Vorzündung und damit die Vermehrung von Unglücksfällen befürchtet. Man will eine festere Packung in den bisherigen baumwollenen Kartuschbeuteln versuchen.

Digitized by Google

4. Bei den Schießübungen der Küstenartillerie war am 15. Oktober zu Fort Banks (Mass.) eine Vorzündung der Kartusche eines Mörsers vorgekommen, wodurch einige Bedienungsmannschaften getötet bezw. verwundet wurden. Ein Untersuchungsausschuß hat jetzt festgestellt, daß das Unglück durch vorschriftswidrige Bedienung herbeigeführt worden ist, indem die Friktionszündschraube eingesetzt und die zu kurze Abzugsleine eingehakt wurde, bevor der Verschluß zugeschraubt war.

5. Für den Ankauf einer 12zölligen (30,5 cm) Kruppschen Panzerplatte sind 19 000 Dollars ausgesetzt worden. Gegen dieselbe sollen Schießversuche mit Geschossen mit Zündern für sofortige und verzögerte Zündung (delay and non-delay fuses) ausgeführt werden.

6. Die Bethlehem steel company hat einen neuen Entfernungsmesser erfunden, zu dessen Erprobung 500 Dollars ausgeworfen wurden.

— Torpedowesen. 1. Auf Veranlassung des Präsidenten ist unter dem Vorsitze des Kontreadmirals Converse ein Ausschuß gebildet, welcher aus den hervorragendsten Torpedooffizieren besteht und die Torpedobootsfrage studieren sowie Vorschläge über Art, Einrichtung und Zahl der Torpedofahrzeuge machen soll, deren die Marine bedarf.

2. Es soll die Absicht bestehen, Kaliber, Laufstrecke und Sprengladung der Torpedos zu erhöhen und 21zöllige (53,3 cm) Torpedos einzuführen, welche auf 2500 Yards (2280 m) 32 Knoten laufen.

— Schiffbau, Probefahrten usw. 1. Baustadium am 1. Oktober:

Linienschiffe:		Panzerkreuzer:		Kreuzer:	
Ohio	99,7 %	Pennsylvania	90,5 %	Chattanooga	97 %
Virginia	68,6 "	West Virginia	94,2 "	Galveston	91 "
Nebraska	59 "	California	64 "		
Georgia	65,3 "	Colorado	95 "		
New Jersey	69,1 "	Maryland	90,6 "		
Rhode Island	71,2 "	South Dakota	61,5 "		
Connecticut	53,4 "	Tennessee	50 "		
Louisiana	59,7 "	Washington	44,7 "		
Vermont	21,5 "	St. Louis	51,1 "		
Kansas	26,6 "	Milwaukee	58,5 "		
Minnesota	43,8 "	Charleston	83,2 "		
Mississippi	10,2 "				
Idaho	9,9 "				

2. Stapelläufe: am 8. Oktober auf der Staatswerft von Mare Island das Schulschiff „Intrepid", am 11. Oktober auf den Bath Iron Works das Linienschiff „Georgia", am gleichen Tage bei der Seabury Comp. (New York) das Kanonenboot „Paducah" und auf der Werft zu Portsmouth die Schulbrigg „Boxer", am 11. November bei der Fore River Comp. das Linienschiff „New Jersey". Die „Georgia" lief mit geheizten Kesseln ab und beantwortete die ihr zuteil werdenden Grüße mit der Dampfpfeife. Ihre Abmessungen usw. sind bekannt, doch verdient hervorgehoben zu werden, daß sie 19 Knoten laufen soll, also einen Knoten mehr als die bisher fertiggestellten Linienschiffe der Flotte. Ihr Bunkerinhalt beträgt 1900 Tonnen.

3. Bei dem in voriger Nummer gemeldeten Stapellaufe des Linienschiffes „Nebraska" ereignete sich der eigentümliche Zufall, daß das Schiff infolge eines Versehens der Arbeiter 11 Minuten vor der festgesetzten Zeit von selbst ablief, ohne daß jedoch ein Unfall vorkam.

4. Der neue Panzerkreuzer „Colorado" erreichte bei einer vierstündigen Volldampf-Probefahrt mit 28 000 Pferdestärken — 4000 über den Kontrakt — eine

Digitized by Google

Höchstgeschwindigkeit von 23,3 und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 22,27 Knoten. Noch günstiger soll das Probefahrtsergebnis des Panzerkreuzers „West Virginia" mit 22,33 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit gewesen sein.

5. Die Pläne der neuen Scouts „Chester", „Salem" und „Birmingham" sind jetzt festgestellt und enthalten folgende Daten:

Länge zwischen den Spanten 123 m, Breite 14,2 m, Tiefgang normal 5,5 m, Probefahrtstiefgang 5,1 m, Wasserverdrängung, voll beladen, 4310 Tonnen, für die Probefahrt 3750 Tonnen, Geschwindigkeit 24 Knoten; Armierung: zwölf 7,6 cm-SK., zwei 53,3 cm-Unterwassertorpedorohre. Die Munitionsausrüstung beträgt 3600 Schuß für die Geschütze und 8 Torpedos. Die Maschinen werden geschützt durch ein an den Seiten geneigtes Schutzdeck von 38 mm Nickelstahl und einen Seitenschutz von 50 mm Stärke, welches an jedem Ende durch eine 25 mm starke Traverse abgeschlossen ist. Die Steuervorrichtung wird über Wasser durch Nickelstahl von 50 mm Stärke an den Seiten und 25 mm oben geschützt. Die Schiffe erhalten vier Munitionsaufzüge für die Geschütze und Maschinen von 16 000 Pferdestärken. Es sind Unterkunftsräume für den Kommandanten, 10 Offiziere, 5 Deckoffiziere und 368 Mann vorgesehen.

6. Nach Zeitungsnachrichten soll bei den Überholungsarbeiten an Bord des Linienschiffes „Missouri" in einem Zylinder ein Riß entdeckt worden sein.

— Unterwasserboote. Auf der Newport News-Comp. ist am 29. Oktober das Unterwasserboot „Simon Lake X" vom Stapel gelaufen, welches in den Wettbewerb von Unterseebooten eintreten soll, für den dem Marinedepartement 850 000 Dollars zur Verfügung stehen. Das Boot ähnelt dem früheren Versuchsboote „Protektor", ist 20,7 m lang, 3,5 m breit und verdrängt 160 Tonnen Wasser, hat zwei Gasolinmaschinen von je 125 Pferdestärken und zwei elektrische Motoren von je 75 Pferdestärken. Es soll mit zwei Schrauben an der Oberfläche 9 und untergetaucht 6 Knoten laufen. Im Gegensatze zu dem früheren Lake-System, nach welchem die Boote mit Hilfe von „Hydroplanen" untertauchten, soll es auf ebenem Kiel tauchen. Die Armierung besteht aus zwei Bugrohren und einem Heckrohr sowie fünf 18zölligen (45 cm) Torpedos; in 10 Minuten können zwei Schuß aus dem Rohre abgegeben werden. Als Sicherheitsvorrichtung ist am Kiel ein 5 Tonnen schweres Gewicht angebracht, welches sofort losgeworfen werden kann; ebenso können die beiden je eine halbe Tonne schweren Ankergewichte gleichzeitig fallengelassen werden. Endlich ist noch eine Taucherglocke vorhanden, vermittels welcher Minen- und Kabelarbeiten ausgeführt werden können und die gleichzeitig im Notfalle als Rettungsmittel dienen soll. Das Boot ist mit gepanzertem Steuerturm für die Verwendung in ausgetauchtem Zustande und mit Kapitän Lakes „Omniskop" für die Unterwasserfahrt ausgerüstet.

— Funkentelegraphie. Zur Zeit wird wieder mit Marconi wegen Versuchen mit seinem System verhandelt. Bei dieser Gelegenheit soll er sich dahin ausgesprochen haben, daß alle Schiffe der englischen Home-, Kanal- und Mittelmeerflotten vermöge seiner neuen Apparate, wo immer sie seien, mit der Admiralität in Verbindung ständen und daß während mehrerer Monate zwischen England und Gibraltar ein ununterbrochener direkter Verkehr bestanden habe, „obwohl die Telegramme nicht nur den Kanal, sondern 1000 Meilen spanischen Gebietes zu passieren gehabt hätten".

— Werften, Docks. 1. Die Vermehrung der Dockgelegenheiten wird im Marinedepartement fortgesetzt im Auge behalten. Zunächst soll auf den Werften von Pensacola und Bremerton (Wash.) je ein Dock für die größten Schiffe gebaut werden zum Preise von je 1,4 Millionen Dollars. Das neue Dock der Werft Boston sollte zu Anfang November fertig sein. Für die Fertigstellung des neuen Docks der Werft zu Mare Island ist eine neue Ausschreibung erfolgt, nachdem der Vertrag mit der Atlantic, Pacific und Golf Comp., welche das Dock zu etwa einem Viertel fertiggestellt hat, aufgehoben worden ist.

Digitized by Google

2. Gegenüber den Bestrebungen minder bedeutender Seestädte der Union, Befestigungen zu erhalten, wird in den Fachblättern die Ansicht vertreten, daß das System der Küstenbefestigungen bereits bis zur äußerst zulässigen Grenze ausgedehnt worden sei und daß die vorhandenen Befestigungen noch keineswegs so weit ausgebaut und ausgerüstet wären, wie es das militärische Bedürfnis erfordere. Generalmajor Corbin hat sich bei Abgabe des Kommandos der atlantischen Küste dahin ausgesprochen, „daß alle vorhandenen Küstenbefestigungen sowohl in bezug auf Artillerieausrüstung als auf sonstige Einrichtungen und Zubehör vollkommen fertiggestellt werden müßten, bevor an die Errichtung weiterer Bauten gedacht werden dürfe".

— Verschiedenes. 1. Für Schiffsbibliotheken werden erhebliche Aufwendungen gemacht. Im verflossenen Jahre wurden für diesen Zweck 50 000 Dollars verausgabt, und die Kosten für die kürzlich vollendeten und in Dienst zu stellenden Schiffe betragen 30 000 Dollars.

2. Die Jahresberichte des Marinedepartements und der verschiedenen Bureaus desselben beginnen zu erscheinen. Da bisher indessen nur Zeitungsbesprechungen vorliegen, so wird beabsichtigt, den wesentlichen Inhalt der Berichte in einer zusammenfassenden Erörterung nach Vorliegen der sämtlichen Berichte wiederzugeben, wie das auch in den Vorjahren geschehen ist.

Italien. Schiffsbewegungen. Kreuzer „Elba" ist von Ostasien zurückgekehrt und in Neapel angekommen.

Kreuzer „Calabria" wird in Dienst gestellt für eine zweijährige Reise um die Erde, an der Herzog Ferdinand von Savoyen als wachthabender Offizier teilnehmen wird.

Nachdem während der Wahlen das Mittelmeergeschwader längs der Küste von Genua bis Gaeta verteilt war, hat es sich am 15. November in Genua vereinigt.

Stationär „Sesia" in Konstantinopel wird durch „Archimede" abgelöst.

Das Kanonenboot „Scilla" ist der Fischereigesellschaft in Venedig zu Unterrichtszwecken und zur Unterkunft für Waisenkinder von Fischern abgetreten worden.

— Neubauten. Schlachtschiff „Vittorio Emanuele" ist zu weiterem Ausbau und Fertigstellung nach Neapel übergeführt.

Ein geschützter Kreuzer von 5000 bis 6000 Tonnen mit schwerer Artillerie und über 20 Knoten Geschwindigkeit soll in Venedig auf Stapel gelegt werden.

Die vier im Bau befindlichen Unterseeboote haben die Namen „Squalo", „Narvalo", „Otaria" und „Tricheco" erhalten.

Der Marineminister hat die einheimischen Firmen zur Bewerbung um den Bau von 12 Torpedobooten zu 200 Tonnen aufgefordert.

— Durch Königliches Dekret ist verfügt worden, daß mit Ausnahme der Spezialschiffe 3. Klasse jedes Kriegsschiff außer seinem Etat noch eine besondere Nationalflagge für die Schlacht, Bondiera di combattimento, erhält, die ihm bei der ersten Indienststellung überreicht werden soll. Diese Flagge soll stets im Gefecht geführt werden sowie bei besonderen großen Gelegenheiten, am Geburtstage oder bei Anwesenheit des Königs an Bord.

— Der Marineminister hat dem Schatzsekretär den neuen Etat überreicht mit einer Anzahl von Gesetzentwürfen für Verbesserung der Marineverwaltung, die der Kammer gleich nach ihrem Zusammentritt vorgelegt werden sollen. Auch hat der Minister eine Reihe von Verbesserungen für die Unteroffiziere des Matrosenkorps eingeführt.

Digitized by Google

Japan. Nach dem Voranschlag des Kriegsbudgets für 1905 betragen die Kriegsausgaben für die Marine 100 Millionen Yen = 209 Millionen Mark, also über das Dreifache der bisher für die Marine gemachten Aufwendungen. Man darf aber wohl annehmen, daß diese runde Summe ziemlich willkürlich gegriffen ist, da für die Beurteilung der Verhältnisse, wie sie sich im nächsten Jahre gestalten werden, kaum irgend ein tatsächlicher Anhalt vorhanden ist. Schon jetzt sind Unterhandlungen mit den amerikanischen Werften an der pazifischen Küste, welche zur Abgabe von Offerten auf Lieferung von Kriegsschiffen nebst Angabe des frühesten Lieferungstermins aufgefordert worden sind, im Gange. Auf den Fore River Works in Quincy (Mass.) sind 8 Torpedoboote für japanische Rechnung erbaut und über Tacoma verschifft worden, während die Holland Shipbuilding Co. in Quincy Auftrag zum Bau von 5 Unterseebooten erhalten hat, von denen das erste im November abgeliefert werden sollte. Inzwischen wird unter dem 23. November die Ankunft von 5 Unterseebooten des Lake-Typs aus Yokohama gemeldet. Auch auf den heimischen Werften wird der Kriegsschiffbau, besonders wohl von Torpedobooten, energisch betrieben, wie man aus den von der amerikanischen Presse gemeldeten umfangreichen Verschiffung von Baumaterial für die japanische Regierung schließen darf.

Der japanische Flottenverein (Teikoku-Kaijt-Kiokai, d. i. Seeverein des Kaiserreichs) agitiert lebhaft für die Schaffung einer Flotte von Fahrzeugen, die zur Verwendung als Hilfskreuzer geeignet sind und zur Hälfte mit Marinereservisten besetzt werden sollen. Zur Begründung wird angeführt, daß die Handelsmarine sich für die Zwecke der Regierung als nicht ausreichend erwiesen habe, so daß bis Mitte September nicht weniger als 76 fremde Dampfer mit zusammen 166 000 Tonnen gechartert werden mußten. Die erforderlichen Schiffe sollen mit einem Kostenaufwand von 15 Millionen Yen unter Aufsicht der Regierung und tunlichst auf einheimischen Werften erbaut werden. Die Kosten beabsichtigt man durch freiwillige Spenden aufzubringen, für welche den Gebern je nach der Höhe des Beitrages Medaillen oder sonstige Anerkennungszeichen gewährt werden sollen. Es zeugt jedenfalls von einem großen Vertrauen auf den patriotischen Sinn des Volkes, daß man sich nicht scheut, in finanziell so ungünstiger Zeit an die Ausführung eines derartigen Unternehmens heranzugehen.

— Personal. Durch Kaiserliche Ordre vom 28. September 1904 ist eine Verlängerung der Dienstpflicht für die Marine wie für die Armee angeordnet worden, indem das Seewehrverhältnis von 5 auf 10 Jahre verlängert worden ist. Die Dienstpflicht erstreckt sich nunmehr auf 17 Jahre 4 Monate, nämlich 3 Jahre aktiv, 4 Jahre 4 Monate in der Reserve und 10 Jahre in der Seewehr.

— Schiffsverluste. Über den Zustand der japanischen Schiffe sowie über die Beschädigungen, welche einzelne von ihnen, wie man mit Sicherheit annehmen kann, in den stattgehabten Gefechten erlitten haben, dringen so gut wie keine Nachrichten in die Öffentlichkeit. Die von russischer Seite wiederholt behauptete Vernichtung von gegnerischen Torpedobooten ist von der anderen Seite bisher in keinem Falle zugegeben worden. Dagegen wird es jetzt nicht mehr in Abrede gestellt, daß am 15. Mai d. Js., also an demselben Tage, an dem die „Hatsuse" verloren ging, ein weiteres Linienschiff von 12 500 Tonnen, die „Yaschima" (1896 in Elswick erbaut), durch eine Mine zum Sinken gebracht worden ist. Die ganze Besatzung ist gerettet worden. — Ferner sind noch die Verluste von zwei älteren Schiffen ohne besonderen Gefechtswert nachzutragen.

Am 5. Juli ist das Kanonenboot „Kaimon" im Nebel vor Talienwan auf eine Mine gestoßen und gesunken, wobei der Kommandant, welcher das Schiff nicht verlassen wollte, und 20 Mann der Besatzung umgekommen sind. Der „Kaimon" war ein hölzernes Schiff von 1400 Tonnen und 12 Seemeilen Geschwindigkeit, 1882 in Japan erbaut, dessen Ausrangierung schon kurz vor Beginn in Aussicht genommen war.

Digitized by Google

Am 18. September ist das alte Küstenpanzerschiff „Hei Jen" (1895 den Chinesen weggenommen, früher „Ping Yuen") in der Taubenbucht ebenfalls durch eine Mine verloren gegangen. Von der Besatzung konnten sich nur vier Mann auf eine Insel retten, während die übrige Mannschaft (197 Köpfe) infolge der stürmischen Witterung mit dem Schiff unterging.

Die in der Tagespresse wiederholt aufgetauchte Nachricht von dem Verlust des kleinen Kreuzers „Tsuschima" beruhen wohl auf einer Verwechselung des Namens mit „Yaschima". Jedenfalls war der Kreuzer in dem am 20. August stattgehabten Gefecht mit dem „Novik" noch vorhanden.

Der vor Tschimulpo versenkte russische Transportdampfer „Sungari" ist von den Japanern gehoben und nach Nagasaki gebracht worden, doch sollen die Beschädigungen derartig sein, daß die Reparatur sich nicht als lohnend erweisen dürfte.

Die schon wiederholt gemeldete Hebung des „Warjag" dagegen ist noch immer nicht gelungen, obgleich die Arbeiten mit großer Energie fortgesetzt werden.

— Handelsmarine. Die Toyo Kisen Kaischa, die zweitgrößte Reederei Japans, verteilt nach ihrem letzten Jahresbericht 12 Prozent Dividende. Sämtliche Dampfer der Gesellschaft waren während des Krieges zu einer Monatscharter von $4^1/_2$ Yen pro Tonne und Bunkerkohlen an die Regierung vermietet. Der Neubau von 2 Dampfern zu je 15 000 Tonnen für Fracht- und Passagierverkehr in Nagasaki ist in Aussicht genommen.

— Literatur. In dem Buche „Unser Vaterland Japan" gibt Vizeadmiral Saito in dem Abschnitt „Marine" einen kurzen Überblick über die Entwicklung der japanischen Seemacht.

Österreich-Ungarn. Marine-Budget für 1905. An fortdauernden Ausgaben werden für 1905 43 Millionen Kronen gefordert, $3^1/_2$ Millionen Kronen mehr als 1904, an außerordentlichen Ausgaben dagegen 8,2 Millionen Kronen gegen 5,8 Millionen des Vorjahres. Gesamtforderung = 51,2 Millionen Kronen.

— Material. In den Verband des bisher aus sechs Linienschiffen, einem kleinen Kreuzer und vierzehn Torpedobooten bestehenden Übungsgeschwaders sind das Linienschiff „Aspern" sowie der kleine Kreuzer „Szigetvar" getreten.

Der Panzerkreuzer „Kaiserin und Königin Maria Theresia" ist Anfang November d. J. auf der Bank di Val bei Citta nova aufgelaufen und wurde nach wenigen Stunden von S. M. S. „Habsburg" wieder flott gemacht. Die Steuerungsanlage ist beschädigt. Die Reparatur wird im Dock zu Pola ausgeführt, wohin die „Maria Theresia" mit eigener Maschinenkraft gegangen ist.

Die neu zu erbauenden Torpedoboote sollen 28 Knoten laufen.

Schweden. Material. Das Küstenpanzerschiff „Manligheten", das auf Kockums Werft in Malmö gebaut wird, ist Anfang November fertiggestellt worden und begann sofort mit Erledigung der vorgeschriebenen Probefahrten. Während der fünfstündigen forcierten Fahrt betrug die Geschwindigkeit 16,8 Knoten. Die größte erreichbare Geschwindigkeit war 17,08, während kontraktlich nur 16,5 Knoten verlangt waren. Die sonstigen Erprobungen der Schiffseinrichtungen ergaben gute Resultate. Der Kohlenverbrauch stellte sich auf 7270 kg pro Stunde bei einer Leistung von 7400 indizierten Pferdestärken, was einem Verbrauch von 0,98 kg Kohle pro Pferd und Stunde entspricht. Als Grenze war 1 kg festgelegt.

Digitized by Google

Anfang November wurden plötzlich und, wie man sagt, unvorbereitet mehrere Torpedoboote beschleunigt in Karlskrona in Dienst gestellt. Der Zweck der Übung war, festzustellen, in welcher Zeit die mit Besatzung an Bord in I. Bereitschaft liegenden Boote zum Abfahren klar sind. Gleichzeitig sollte diese Indienststellung als Ausrüstungsübung dienen. Sie wird nur kurze Zeit dauern, so daß die Boote bald wieder nach Karlskrona zurückkehren.

— Personal. Durch königlichen Erlaß ist die Stelle eines Marine-Inspekteurs neugeschaffen worden. Derselbe soll mit Ausspruch der Mobilmachung den Befehl über die schwimmenden Streitkräfte des Königreichs übernehmen und im Hinblick hierauf im Frieden die vorbereitenden Arbeiten und Übungen leiten. Nach Anordnung des Königs führt er Besichtigungen der verschiedenen Teile der Marine aus und äußert sich hierüber in besonderen Berichten. Die Anlage der Küstenverteidigung hat er auf Brauchbarkeit zu überwachen und im Zusammenhang mit der Kriegsgliederung der schwimmenden Streitkräfte den Plan für verschiedene mögliche Kriegsfälle niederzulegen. Im übrigen fällt ihm die Sammeltätigkeit von Nachrichten über fremde Marinen zu. Sein Stab besteht aus einem Stabsoffizier als Chef des Stabes und mehreren Subalternoffizieren als Adjutanten, die im Kriegsfalle mit ihm zusammen sich an Bord einschiffen.

Zum Marine-Inspekteur ist der Kontreadmiral Wilhelm Dyrssen ernannt. Geboren 1858, ist er seit 1877 Seeoffizier.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Die Neuregelung der Küstenverteidigung in Frankreich.

Nach mancherlei Wandlungen schien die Verantwortung für die Verteidigung der Küsten Frankreichs endgültig geregelt zu sein, seit dem Kriegsminister mit der Unterstellung der Marineinfanterie und Artillerie auch die Küstenwerke unterstellt sind; die Marinepräfekten treten im Kriegsfalle als Gouverneure der Kriegshäfen unter den Befehl des Kriegsministers; der Marine verblieben nur die Batterien der Seefronten in den Kriegshäfen, die Arrondissements waren in Verteidigungsabschnitte eingeteilt, in denen je nachdem ein Land- oder Seeoffizier mit Unterstützung eines Offiziers der anderen Waffe den Befehl führte.

Diese Regelung ist seit lange Gegenstand von Angriffen und Ausstellungen in der Fach- und Tagespresse gewesen, die einmütig die Übertragung des gesamten Küstenschutzes an die Marine forderten.

Auf gemeinschaftlichen Vortrag der Minister des Krieges und der Marine hat der Präsident der Republik durch Dekret vom 18. September dieses Jahres eine neue Regelung der Verteilung der Gewalten bei der Küstenverteidigung eingeführt.

Danach sind die Marinepräfekten im Kriege mit der Bewachung des Küstengebietes ihres Arrondissements und mit der Verteidigung gegen schwimmende feindliche Streitkräfte betraut. Sie üben die Oberleitung der Aufklärung und Erkundung der Schiffe aus. Zu diesem Behufe verfügen sie mit Ausspruch der Mobilmachung als Beauftragte des Kriegsministers über die diesem Ministerium gehörigen Einrichtungen der Küstenverteidigung gegen schwimmende Feinde.

Zur Durchführung dieser Anordnung versieht im Kriege in jedem festen Küstenplatz ein Seeoffizier unter dem Befehl des Gouverneurs dieses Platzes den Dienst als Kommandant der gesamten Seefront.

Ihm sind unterstellt:

1. Die der Marine gehörigen und ihm vom Marineministerium überwiesenen schwimmenden Streitkräfte;

2. die dem Marineministerium unterstellten festen Verteidigungsmittel wie Minensperren, sonstige Sperren, Scheinwerfer, Beobachtungsposten, Küstenwacht- und -signalstellen. Letztere jedoch bleiben in unmittelbarer Verbindung mit dem Marinepräfekten;

3. die Küstenbatterien nach ihrer Mobilmachung;

4. die kleinen zum Schutz der im Wirkungsbereich der Batterien gelegenen wichtigen Punkte und zur Küstenbewachung aufgestellten Abteilungen;

5. die vom Gouverneur zeitweilig zur Verteidigung der Seefront kommandierten Teile der Besatzung.

Nachdem so scheinbar eine Einheitlichkeit in der Befehlsführung für die unmittelbare Küstenverteidigung geschaffen ist, wird diese wieder durch die Bestimmung fast aufgehoben, daß die schwimmenden Seestreitkräfte dem Befehl des Marineministers beziehungsweise des Marinepräfekten, alle übrigen oben aufgeführten dem Gouverneur unterstellt bleiben. Das heißt also, daß der Kommandant der Seefront für die Verwendung der schwimmenden Streitkräfte unmittelbar vom Marinepräfekten, für die der übrigen ihm unterstellten Verteidigungsanlagen und Mannschaften vom Gouverneur Befehle erhält. Dieser erhält wiederum Weisungen bezüglich des Küstenschutzes vom Marinepräfekten, denen er aber nur in Grenzen seiner eigenen Verantwortlichkeit nachzukommen verpflichtet ist. Innerhalb dieser Grenzen hat er allerdings die Flotte zu unterstützen, ebenso wie die schwimmenden Streitkräfte, falls der Platz angegriffen wird, selbst wenn sie sich nur zufällig dort aufhalten, sich an der Verteidigung beteiligen müssen.

Digitized by Google

Entsprechend diesem doppelten Befehlsempfang ist auch der Meldedienst geregelt: Die Kommandanten der Seefronten richten an den Marinepräfekten unmittelbar alle Meldungen über Schiffsbewegungen, Küstenbewachung und das Intätigkeittreten der maritimen Elemente. Hiervon benachrichtigen sie den Gouverneur, dieser unterrichtet den Marinepräfekten über alle die Seefront des Platzes betreffenden Fragen.

Der Meldeapparat wird also ziemlich verwickelt.

Als dritte Beteiligte treten nun noch die kommandierenden Generale der Küstenregionen auf (die zweite Region gilt hierbei nicht als Küstenregion), denen der Gouverneur alle Anweisungen und Nachrichten zu melden hat, die gleichzeitig die Verteidigung des Platzes und die der Küste betreffen.

Der kommandierende General tritt aber verständigerweise erst in Tätigkeit, wenn der Feind gelandet ist oder Vorbereitungen zur Landung trifft.

Hier ist die Grenze der Befehlsbefugnisse fest gezogen, während dies für die reine Küstenverteidigung nicht der Fall ist. Es wird großen Taktes für die Beteiligten bedürfen, damit die Einrichtung im Kriege ohne Reibung arbeitet, die um so leichter eintreten kann, als die Gouverneure auch im Frieden am Orte sind, während die Seeoffiziere, die als Seefrontkommandanten im Kriegsfall bestimmt sind, erst mit Ausbruch der Mobilmachung ein ihnen in seinen Leistungen völlig fremdes Personal übernehmen müssen; es kann ihnen allerdings im Frieden Gelegenheit gegeben werden ihren Befehlsbereich kennen zu lernen, und es können auch innerhalb der Etatgrenzen gemeinschaftliche Übungen zur Erprobung der Dienstanweisung nach vorheriger Verständigung beider Ministerien vorgenommen werden.

Eine weitere Klippe findet sich noch darin, daß die Anweisung sich nur auf die festen Plätze bezieht, außerhalb dieser fällt die Küstenbewachung dem Kriegsministerium allein zu, das sich nicht in die Bedienung oder den Gebrauch von Elementen mischen darf, die anderen Ministerien unterstellt sind. Die Leitung fällt den Kommandanten der Subdivisionen zu, zur Ausführung sind auch die Zollwächter heranzuziehen.

Die Meldungen der Stellen der Küstenbewachung sind an den kommandierenden General und an den Marinepräfekten zugleich zu richten, da beide beteiligt sind.

Im Frieden schon erhalten Marinepräfekt und Seefrontkommandant Bestallungen von beiden Ministern, die ihre Befehlsgrenzen enthalten. Die Ministerien teilen sich gegenseitig alle Änderungen in den Verteidigungsmitteln mit. Die Verteidigungsanleitungen für die festen Plätze werden den Marinepräfekten mitgeteilt, die sie mit ihrem Gutachten, das sich auf die Seefront beschränkt, an die Korpskommandeure weitergeben.

Für die im Mittelmeer gelegenen französischen Besitzungen ist bestimmt, daß die Bewachung und Verteidigung des Küstengebiets von Korsika dem Gouverneur zufällt und unter ihm der Marinekommandant als Kommandant der Seefronten der Insel verwendet wird.

In Tunis und Algier ist der kommandierende General des 19. Armeekorps für den Küstenschutz verantwortlich, unter seiner Verantwortung üben die Marinekommandanten die den Marinepräfekten in Frankreich zustehenden Befugnisse aus, während Seeoffiziere in Algier, Oran und Biserta als Kommandanten der Seefront den Befehlen der Gouverneure dieser Waffenplätze unterstellt sind.

Hier ist also der für die französische Küste geltende Grundsatz: Bewachung der Küste durch den Admiral, aufgegeben, vermutlich wegen der Rangverhältnisse.

Die schwimmenden Streitkräfte verbleiben zur Verfügung des Marineministers, der unmittelbar den Marinekommandanten Befehle und Anweisungen gibt, die dieser dem kommandierenden General oder dem Gouverneur (Korsika) meldet.

Die Küstensignalstellen bleiben unter der technischen Leitung der Marine und müssen an erster Stelle die auf Bewegungen zur See bezüglichen Nachrichten übermitteln. Die Marineanlagen in Biserta unterstehen lediglich dem Marinekommandanten.

Digitized by Google

Als feste Küstenplätze sind anzusehen:

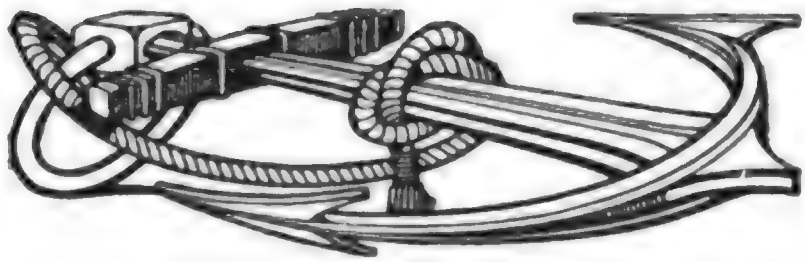
Dünkirchen, Bergues, Calais, Boulogne	in der	1. Region,
Le Havre	= =	2. =
Ostküste des Contentin, Cherbourg, St. Malo, Bréhat	= =	10. =
Brest, Quelern, Ouessant; Lorient, Port Louis, Groix; Quiberon, Penthièvre; Belle Isle, Basse Loire, Ile d'Yeu	= =	11. =
La Rochelle, Bé; Rochefort, Aix, Oléron; Girondemündung	= =	18. =
Port Vendres	= =	16. =
Marseille, Toulon, Hyerische Inseln, Golf von Juan, Nizza, Villa Franca, Korsika	= =	15. =
Oran, Algier	Algier,	
Biserta	Tunis.	

Volle Einheitlichkeit bringt auch dies Dekret nicht in die Küstenverteidigung Frankreichs.

M.

Notiz. Für die im Novemberheft auf Seite 1266/67 gebrachte Kartenskizze „Thibet" zu dem Artikel „Die britische Expedition nach Lhassa" ist die „Marine-Rundschau" der Redaktion von „Streffleurs Österreichische Militärische Zeitschrift", Wien, Verlag von L. W. Seidel & Sohn, zu Dank verpflichtet.

Berichtigung. Im 11. Heft, Seite 1295, Zeile 8 von unten muß es anstatt dritten: zweiten heißen.



Literatur.

Skizze der Entwicklung und des Standes des Kartenwesens des außerdeutschen Europa. Von W. Stavenhagen, Königl. Hauptmann a. D.

Das vorliegende Werk ist als Ergänzungsheft Nr. 148 zu Dr. A. Petermanns „Mitteilungen aus Justus Perthes geographischer Anstalt", herausgegeben von Dr. A. Supan, erschienen.

Es ist dem Verfasser gelungen, das gewaltige Gebiet des europäischen Kartenwesens, zunächst mit Ausschluß von Deutschland, in klarer und übersichtlicher Form zusammenzustellen. Wenn bei der Größe des besprochenen Zeitraumes einzelne Phasen der Kartographie nur ganz skizzenhaft behandelt werden konnten, so muß es umsomehr verwundern, sonst kein größeres Kartenwerk von Thales und Anaximander von Milet an, über Ptolemäus, Mercator, Cassini bis zur modernen topographischen Sonderkarte, dem Gipfel kartographischen Könnens, zu vermissen.

In einer längeren Einleitung stellt der Verfasser die leitenden Gesichtspunkte über Wesen und Aufgaben der Kartographie auf. Er weist nach, wie sie sich bei ihrer Abhängigkeit von der Geodäsie und Geographie als Kunst und Wissenschaft emporgearbeitet hat, so daß sie das nächste Ziel, die Basis der Geographie, wurde. Wenn man bedenkt, daß erst 85 Prozent unseres Planeten topographisch hinreichend bekannt und auch diese noch lückenhaft sind, so begreift man allerdings die Größe der Aufgabe, welche der Kartographie und ihrer verwandten Wissenschaften noch harrt. Es bedarf der Mitarbeit aller beteiligten Kreise, des Missionars und des wissenschaftlichen Reisenden im weitesten Sinne, um fortzuschreiten; die Küstenvermessungen sind nur ein Ausgangspunkt für den geographischen Aufschluß des Innern. Der Verfasser hält die topographische Karte der meisten Länder für einseitig, nur dem Interesse der Landesverteidigung angepaßt, während sie wohl mehr mit den bürgerlichen und Kulturinteressen harmonieren könnte. Er hält einen Ausgleich für durchaus notwendig, wie er etwa in Großbritannien erreicht ist, wo es eine genaue topographische Karte gibt, die von allen Zweigen der Staatsverwaltung entnommen, ergänzt und vervollständigt werden kann.

Nach einem Überblick über Europa als Ganzes, in dem die wichtigsten Vermessungs- und kartographischen Arbeiten aller Zeiten, vom Altertum bis zur modernen Kartographie, behandelt werden, wie Wollebrord Snellius' Gradmessungen durch Triangulationen, Englands Festlegung der Küstenlinien aller Länder und General Bayers Arbeiten zur internationalen Gradmessung, stellt der Verfasser mit besonderem Geschick in den nun folgenden Abschnitten die kartographischen Leistungen der einzelnen Länder dar. Es darf nicht verwundern, daß hier die offiziellen Karten, die wohl stets die wichtigsten und bedeutendsten Arbeiten sind, den Erzeugnissen der Privatkartographie vorangestellt werden. In engem Zusammenhange mit der historischen Entwicklung jedes Landes werden die Fortschritte der geographischen und kartographischen Wissenschaften dargestellt und so die Abhängigkeit der letzteren von der jeweiligen kulturellen Entwicklungsstufe bewiesen. Die Ausführungen dieser Abschnitte machen das Buch zu einem Nachschlagewerke, das jedem Mann geographischer oder militärischer Wissenschaft empfohlen werden kann.

Es bleibt nur zu bedauern, daß bei der fortwährenden Betonung des militärischen Wertes der Kartographie, die jeden Abschnitt in der militär-topographischen Karte des einzelnen Landes gipfeln läßt, nicht die Seekarten trotz der skizzenhaften Dar-

Digitized by Google

stellung des Ganzen etwas mehr Beachtung gefunden haben. Zwar erfährt man einiges über die augenblickliche Organisation der einzelnen hydrographischen Ämter, ihre Ziele und besonderen bisherigen Leistungen, doch nirgends erkennt man den militärischen Wert dieser Gruppe. Gerade des letzteren wegen hat man ja die Anfertigung der Seekarten militärischen Behörden übertragen, nach militärischen Gesichtspunkten findet die Bearbeitung statt.

Die englische Admiralitätskarte, die der Abgeschlossenheit und Vollständigkeit des so alten Seekartenwerkes wegen wohl noch lange unerreicht bleiben wird, dürfte deswegen doch noch in „Schönheit" und „Geschmack" die französischen Seekarten nicht erreichen.

Erfreulicherweise werden die großen Verdienste der Niederländer um den geographischen Aufschluß ihres einst großen Kolonialreiches und des Südpolarkontinents, besonders durch die Reisen Abel Tasmans 1642/43 und um die Kartographie im besonderen gebührend betont. Mit Recht bezeichnet der Verfasser die 1569 erschienene Mercatorsche Weltkarte als „das wichtigste kartographische Denkmal des 16. Jahrhunderts und die wissenschaftliche Grundlage der neueren Geographie desselben".

Die politischen Einrichtungen der Vereinigten Staaten von Amerika (Union und Imperium). Staatsrechtliche Gedanken von Dr. jur. Hans Blumenthal. — Berlin 1904. Verlag von Franz Vahlen. — Preis 2,50 Mark.

Zum Verständnis der amerikanischen Verhältnisse gehört auch ein Einblick in die politischen Einrichtungen der Staaten von Nordamerika und ihre Beziehungen zueinander und nach außen hin, die sich in der Union verkörpern. Es war daher ein an sich dankenswertes Beginnen, wenn der Herr Verfasser diese Beziehungen zu erläutern und durch entsprechende Hinweise auf die abweichenden Verhältnisse des Deutschen Reiches dem Verständnis näher zu bringen, unternahm. Allerdings stellt seine Schrift, wie aus der Hinzufügung des Wortes „staatsrechtliche Gedanken" zu der Überschrift hervorgeht, an die Aufmerksamkeit des Lesers ziemlich hohe Anforderungen, und für ein breiteres Publikum wird sie kaum geeignet sein. Die Hauptverschiedenheit zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und den im Deutschen Reich vereinigten Bundesstaaten beruht darin, daß die Union schlechthin für die Vertretung in bezug auf die äußeren Angelegenheiten bestimmt ist, während die Einzelstaaten ihre inneren Verhältnisse vollkommen selbständig regeln. Nur wenn ein „Act concerns the confederacy" tritt diese in Tätigkeit, das bürgerliche sowohl wie das Strafrecht wird von den Einzelstaaten nach ihrem eigenen Ermessen geregelt. — Wie wir den verschiedenen über Amerika und amerikanisches Wesen neuerdings erschienenen Werken entnehmen, reicht der Einfluß der Staatsgewalt auf das Leben, insbesondere auch auf das wirtschaftliche Gebahren des einzelnen, auf Kirche und Schule und anderes mehr lange nicht so weit wie in der alten Welt; wir können es uns daher an der Erkenntnis der grundlegenden Unterschiede genügen lassen, während die eingehendere Beschäftigung mit den staatsrechtlichen Fragen der amerikanischen Union dem Fachgelehrten überlassen bleiben mag.

Nordamerika. Von Dr. Emil Deckert. Zweite Auflage. Mit 130 Abbildungen im Text, 12 Kartenbeilagen und 21 Tafeln in Holzschnitt, Ätzung und Farbendruck. Vierter Band der von Prof. Dr. W. Sievers in zweiter Auflage herausgegebenen „Allgemeinen Länderkunde". — Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien. 1904. — In Halbleder gebunden 16,— Mark.

Der im Jahrgang 1903, Seite 1412, angekündigte Band „Nordamerika" der Sieverschen „Allgemeinen Länderkunde" ist, wie uns bedünken will, zu guter Stunde fertig geworden, denn bei dem allgemeinen Interesse, welches „das Land der Zukunft"

Digitized by Google

und der „unbegrenzten Möglichkeiten" in Anspruch nimmt, dürfte sehr allgemein der Wunsch verbreitet sein, den Schauplatz dieses gewaltigen Kämpfens und Ringens um die wirtschaftliche Vorherrschaft näher kennen zu lernen. Man wird aus diesem Buche entnehmen können, daß von der „unbegrenzten Möglichkeit" zur Entwicklung der Tatsache immerhin noch eine weite Strecke zu durchwandern ist. — Die „Allgemeine Länderkunde" bedarf eigentlich keiner besonderen Empfehlung. Wer sich entschloß, einen Band dieses vortrefflichen Sammelwerkes zu erwerben, wird nicht anstehen, auch die weiteren seiner Bücherei einzuverleiben. Allerdings sind diese Bände nicht als Unterhaltungslektüre gedacht und dazu auch nicht geeignet, doch ist der Text, wo immer man in diesen Büchern nachschlägt, so fließend und fesselnd geschrieben, daß man zumeist nicht umhin können wird, auch über den zunächst interessierenden Gegenstand hinaus weiter zu lesen. Ganz besonders zu loben sind die bildlichen Beigaben. Nirgends hat sich der Verlag auf die bloße Wiedergabe der Photographien beschränkt, vielmehr sind diese entweder durch Abzeichnung mit der Hand auf die richtige Perspektive gebracht, oder sie sind doch wenigstens auf den Holzstock übertragen und auf diese Weise mit der natürlichen Licht- und Schattenwirkung ausgestattet worden. Die Anordnung des Bandes ist die übliche, indem nächst der Erforschungsgeschichte des ganzen Ländergebietes, Lage, Größe und Küstengliederung, Klima, Flora und Fauna sowie die Besiedelung und die Kulturverhältnisse der einzelnen, geographisch sich scheidenden Gebiete zur Darstellung gebracht sind. Ein besonderes Kapitel ist endlich dem politischen Gemeinwesen und den Wirtschaftsgebieten der Vereinigten Staaten und von Mexiko und Kanada gewidmet. Für das Gebotene ist der Preis als äußerst wohlfeil zu bezeichnen.

Gleichzeitig mit dem Bande **„Nordamerika"** erschien das erste Heft des Bandes **„Asien"** von der **Sievers'schen Landeskunde.** Dieser Band ist der vorletzte der zweiten Auflage des ganzen Werkes, er wird von dem Herausgeber selbst bearbeitet und soll in 15 Lieferungen zu je 1 Mark erscheinen. Zur Empfehlung des Werkes brauchen wir eigentlich nichts zu sagen, es sei denn, daß der Band „Asien" angesichts des gewaltigen Ringens im fernen Osten gerade jetzt sehr zur rechten Zeit erscheint. Das erste Heft beginnt mit der Forschungsgeschichte und bringt noch den ersten Bogen der „Allgemeinen Übersicht"; es ist ihm eine „Karte des Forschungsgebiets in Zentralasien" mit eingezeichneten Reiserouten und ein farbiges Blatt „Eine Straße in Kanton" beigegeben. In bezug auf diese farbigen Blätter sind wir nicht anspruchslos, wir stehen aber nicht an, diesem Straßenbilde eine recht gute Nummer mitzugeben.

Dr. Carl Peters: **England und die Engländer.** — Berlin 1904. Verlag von C. A. Schwetschke und Sohn. — Preis gebunden 6 Mark.

Dr. Carl Peters, der in unserem lieben Vaterlande einst bewundert viel und viel gescholten wurde und inzwischen fast verschollen war, hat sich mit dem vorgenannten Buche in recht geschmackvoller Weise wieder in Erinnerung gebracht. Die Gefahr, einzelne Beobachtungen in unstatthafter Weise zu verallgemeinern, hat der Verfasser glücklich vermieden und sein Thema so vielseitig zu beleuchten verstanden, daß dem Leser ein lebensvolles Bild von Land und Leuten entgegentritt. Dabei ist die Darstellung durchaus nicht schönfärberisch und auch die Schattenseiten und Dekadenzerscheinungen des modernen England werden ins richtige Licht gezogen. Ob sich das Buch jenseits des Kanals einen Leserkreis und so seinem Verfasser einen buchhändlerischen Erfolg sichern wird, möchten wir dahingestellt sein lassen, dem deutschen Leser aber können wir es nur empfehlen. Der Kenner Englands und der Engländer wird auf Schritt und Tritt eigene Beobachtungen bestätigt finden, aber auch für den, der England nie gesehen hat, bringt es des Interessanten genug und beide werden an der glatten und fließenden Schreibweise ihre Freude haben.

Digitized by Google

Deutsche Seebücherei: Erzählungen aus dem Leben des deutschen Volkes zur See für Jugend und Volk. Von Professor Dr. W. Otto Richter. — Verlag von Stephan Geibel, Altenburg, S.-A.

Die Deutsche Seebücherei hat sich die schöne Aufgabe gestellt, die heranwachsende Generation und den einfachen Mann, der nach schwerer Arbeit bei der Erholung Belehrung sucht, mit den großen Zeiten deutscher Geschichte und zugleich auch mit dem gewaltigen Anteil unseres modernen Lebens vertraut zu machen, die ihren Schauplatz auf dem Meere finden. Unsere neuere Marinegeschichte hat ja wirklich große Züge noch nicht aufzuweisen, wohl aber birgt solche die Hansazeit und das Ringen und Kämpfen der deutschen Küstenstädte um die Seeherrschaft auf der Ostsee, die ihnen die Dänenkönige nicht zugestehen wollten. Auch aus dieser Vorzeit lassen sich Bilder gestalten, die ein offenes Herz und ein begeisterungsfähiges Gemüt zur Nacheiferung anzuspornen geeignet sind. Der Herausgeber der Deutschen Seebücherei hat das Thema seiner drei ersten Bändchen dieser weit zurückliegenden Vergangenheit entlehnt; sie behandeln die Dänenherrschaft im 13. Jahrhundert, die Kämpfe der Hansa gegen König Waldemar Atterdag und ferner die Kämpfe, welche Wismar, Stralsund und Rostock mit dem Dänenkönig Erich Menved auszufechten hatten. Ein viertes Bändchen gehört der Gegenwart an; es behandelt unter dem Titel: „Vom Schiffsjungen bis zum Kommodore eines modernen Schnelldampfers" die Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt in den letzten vierzig Jahren, und insbesondere die Hamburg—Amerika-Linie, wobei die nüchternen Tatsachen in die Formen einer Lebensgeschichte gekleidet sind. Jedem Bändchen ist ein hübsches, farbiges Vollbild beigegeben, sie erscheinen teils als einfache Bände kartoniert zum Preise von 1 Mark, teils als Doppelbände zum Preise von 1,50 Mark, oder in Pappbänden zu 1,25 bezw. 1,85 Mark. In einem hübschen gepreßten Leinenbande mit getöntem Deckelbilde stellt sich der Preis um 50 Pfennig gegen die Kartonierung höher. Wir wünschen der „Deutschen Seebücherei" den wohlverdienten guten Erfolg auf dem Büchermarkte.

Das Kasino in Wilhelmshaven wurde vor kurzem durch zwei gewaltige Bildwerke geschmückt, welche Hans Bohrdts farbenfroher Pinsel auf Allerhöchste Veranlassung geschaffen und welche zu bewundern die Besucher der Berliner Kunstausstellung im letzten Sommer Gelegenheit hatten.

Es war jedenfalls ein glücklicher Gedanke der bekannten Verlagsfirma Boll & Pickardt in Berlin, diese beiden Bilder in Heliogravüre vervielfältigen zu lassen und so den Gästen jenes Kasinos Gelegenheit zu bieten, in diesen Nachbildungen ein dauerndes Andenken an ihren dortigen Aufenthalt mitzunehmen. Die Bilder vergegenwärtigen in einem „Linienschiffsgeschwader vor Helgoland" und in Schiffen von „Kurbrandenburg bei St. Vincent" die Vergangenheit und die nunmehrige stolze Entwicklung unserer Marine und zeigen auch in dem von der Firma Georg Büxenstein hergestellten Druck die volle Eigenart der Bohrdtschen Malweise, die — wie alles Menschenwerk — neben absprechenden Kritiken auch viele warme Freunde sich erworben hat. Die beiden Bilder, die bei stattlicher Größe die Wandfläche eines Herrenzimmers für sich in Anspruch nehmen würden, kosten je 30 Mark. Gleichzeitig mit diesen Bildern hat die Verlagsfirma auch das Werk Bohrdts vervielfältigt, welches den Salon des kleinen Kreuzers „Hamburg" schmückt und Vergangenheit und Gegenwart von „Hamburgs Schiffahrt" in einer Art Triptichon veranschaulicht. Der Preis dieser Reproduktion stellt sich auf 12 Mark.

Die magnetischen Fehlerquellen des Schiffskompasses graphostatisch dargestellt und analysiert auf Basis der Kraftlinien.

Unter diesem Titel ist in den Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens, Jahrgang 1904, Heft 10, eine Arbeit von dem k. u. k. österreichischen Linienschiffs-

Digitized by Google

Leutnant F. Lauffer veröffentlicht, die den Versuch macht, die Entstehung der Deviation der Schiffskompasse und die Ableitung der Deviationsgleichungen auf graphisch-analytischem Wege und auf Grund der Annahme magnetischer Kraftlinien anstatt in der bisher üblichen synthetischen Weise unter Annahme von Magnetpolen zu bewirken. Das Verständnis der Arbeit setzt die Kenntnis der grundlegenden Vorbegriffe über Erd- und Schiffsmagnetismus voraus; sie ist für den Kenner von Interesse, ob aber die Ableitungen und Darstellungen für den Lernenden einfacher, klarer und verständlicher sind als die bisher üblichen, muß dahingestellt bleiben.

Die Fortschritte auf dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie. II. Von A. Prasch. — Verlegt bei Ferdinand Enke in Stuttgart.

Dies Buch ist eine Fortsetzung von dem, das im 1. Heft dieses Jahrgangs besprochen und empfohlen wurde. Leider kann das letztere mit diesem nicht geschehen. Es werden zwar einige Neuigkeiten aus der Telegraphie ohne Draht mitgeteilt, aber sie sind fast alle rein äußerlicher und zufälliger Natur, zum Verständnis der wesentlichen Fortschritte der Technik der elektrischen Wellen tragen sie nichts bei — ausgenommen vielleicht die Arbeiten von Simon und Reich, die erwähnt werden. Es fehlt auch hier wieder die schon bei der Besprechung im Januarheft gewünschte Darstellung der grundlegenden Arbeiten von Wien und Drude — zu den nicht sehr wesentlichen Gliedern der Leben spendende Rumpf. Natürlich kommt dieser Mangel auch in der Form zum Ausdruck; es fehlt der Darstellung das geistige Band. Das macht die Lektüre unerfreulich; auch der Stil ist nicht gut.

Das elektrische Bogenlicht, seine Entwicklung und seine physikalischen Grundlagen. Von Walther Biegon v. Czudnochowski. — Verlegt bei Hirzel in Leipzig.

Unsere Zeit ist ein passender Moment für eine historische Monographie über das Bogenlicht; die klassischen Arbeiten von Lummer und Pringsheim über die Strahlung des absolut schwarzen Körpers und seine experimentelle Verifizierung haben die Theorie des Temperaturleuchtens vollendet und die Grenzen des technisch Erreichbaren bestimmt. Dann tat in den letzten Jahren die Technik den letzten Schritt bis fast an diese Grenze, als es Bremer durch geeignete Tränkung der Lampenkohle gelang, einen technisch verwendbaren Flammenbogen zu erzeugen. Nun ist für Jahre hinaus ein Ausruhen auf diesem Gebiet zu erwarten und Muße zu einer Um- und Rückwärtsschau. Einer solchen dient dieses Werk. Die erste Lieferung bringt ein reiches historisches Material, das der Autor aber leider nicht zu einer fließenden historischen Darstellung verarbeitet hat. Wie in der Nagelfluh die schön geformten Granitbrocken fremd und unvermittelt in ein allgemeines formloses Sediment eingebacken sind, so stehen hier Zitate hart nebeneinander und werden dem rezeptierenden Gedankenfluß des Lesers peinlich; ihr Inhalt hätte doch leicht von der Darstellungsweise assimiliert werden können. Zitieren ist eine Kunst; der Autor muß Zitate mit feinstem abwägenden Gefühl stets so wählen, daß sie nicht nur nach Inhalt, sondern auch nach Form restlos in seine eigene Art der Darstellung aufgehen, sonst wird er stillos. Und das ist nicht leicht, weil Zitate ja Stücke andersartiger, höchst individueller Geistesschöpfungen sind — denn bedeutende Menschen, welche allein man doch zitiert, schreiben immer individuell. Fehlt dem Werk der Stil eines historischen Kunstwerks, die zwingende Kraft, den Leser ein Gewordenes als ein geschlossenes Bild sehen, als mit Notwendigkeit geworden empfinden zu lassen, so ist es doch als historische Materialsammlung und als Nachschlagewerk wertvoll; ein endgültiges Urteil wird sich erst fällen lassen, wenn das Werk, welches auf sechs Lieferungen berechnet ist, vollständig vorliegt. Die Abbildungen stehen nicht ganz auf der Höhe der heutigen Buchtechnik.

Dr. Bw.

Digitized by Google

Unter Graf v. Haeseler. Persönliche Erinnerungen von Pertev Bey, Oberst im Osmanischen Generalstabe. — Verlag der Königlichen Hofbuchhandlung von Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Berlin. — Preis 3,50 Mark, gebunden 5,00 Mark.

Das vorstehend benannte Buch scheint mir einzig in seiner Art; es dürfte noch nicht dagewesen sein, daß ein Offizier einer fremden Armee die Biographie eines deutschen Heerführers auf der Grundlage persönlicher Erinnerungen in deutscher Sprache schreibt und hierbei zu einer fast überschwenglichen Beurteilung seines Helden gelangt. Die Persönlichkeit des Grafen Haeseler hat offenbar auf den Verfasser einen außerordentlich tiefen Eindruck und ihn damit zu einem begeisterten Verehrer seines Wirkens und Strebens gemacht, dem ja allerdings auch die höchste Anerkennung von anderer Seite nicht versagt geblieben ist. Diese Begeisterung läßt darüber hinwegsehen, daß es wohl nicht gewöhnlich ist, die Biographie eines noch Lebenden zu schreiben, zumal diese Biographie sich mit bewußter Absicht auch an diejenigen wendet, denen ein Beyerlein oder Freiherr v. Schlicht berufene Beurteiler unserer militärischen Verhältnisse erscheinen. Der deutsche Offizier wird dem türkischen Kameraden, dem durch die strenge Schule des Grafen Haeseler zu gehen vergönnt war, für sein aus warmem Herzen entsprungenes Buch aufrichtigen Dank wissen. Wir unserseits haben das Buch mit großem Vergnügen gelesen und können auch unserem Leserkreise bestens empfehlen, sich damit bekannt zu machen.

Ein Beitrag zu der Frage: Ist die deutsche Landwirtschaft imstande, bei sich steigernder Bevölkerung Deutschlands Brot-, Getreide- und Fleischbedarf zu decken? Kulturgeschichtliche Studie aus dem Gebiete des Landwirtschaftlichen Vereins Weserlingen. Von W. Guth. — Berlin 1904. Verlag von E. Ebering. — Preis broschiert 1,00 Mark.

Die kleine Broschüre behandelt einen die weitesten Kreise interessierenden Gegenstand und erscheint danach der allgemeinsten Beachtung — auch innerhalb der Marine — sicher. Die für ganz Deutschland bedeutsame Frage wird beantwortet für einen eng umgrenzten Bezirk, der nicht zu den gesegneten gerechnet werden kann. Der Verfasser kommt zu dem Ergebnis, daß der in seiner Intensität sehr hoch gesteigerte landwirtschaftliche Betrieb Erträgnisse liefere, die prozentual weit über die gleichzeitige prozentuale Zunahme der Bevölkerungsziffer hinausgingen. Wenn der Landwirt für seine Erzeugnisse Preise erzielen könne, die den modernen intensiven Betrieb lohnend erscheinen ließen, könne gar kein Zweifel bezüglich der Bejahung der gestellten Frage obwalten. — Mit diesem Konditionalsatz greift der Verfasser hinüber in die Voraussetzungen des Welthandelsverkehrs, der auf den deutschen Landmann nicht die diesem erwünschte Rücksicht nimmt, dessen Anforderungen aber sich auch der deutsche Kaufmann nicht entziehen kann. Es ist für den Deutschen eine tröstliche Sicherheit, daß er bei einem Weltkriege, der unsere überseeischen Beziehungen stört, der Voraussicht nach nicht zu verhungern braucht, zumal ein solcher Weltkrieg auch auf die Bevölkerungsziffer kaum ohne Einfluß bleiben kann. Trotzdem wird er sich den Anforderungen nicht verschließen dürfen, welche die Weltpolitik an ihn stellt. Der Landwirtschaft jede mögliche Pflege, gleichwohl den Beziehungen innerhalb des Weltverkehrs jeder mögliche Schutz, das scheint uns das Zeichen, welches dem deutschen Vaterlande auch fernerhin seine Stellung im Rate der Völker gewährleisten soll.

Gustav Adolf Erdmann: **Frei die See!** Betrachtungen zum Flottenprogramm des deutschen Flotten-Vereins. — Leipzig 1905. Verlag von B. Elischer Nachfolger. — Preis 1,60 Mark.

Gustav Adolf Erdmann gehört zu den Schriftstellern, die von Anfang an mit Nachdruck für „Die größere Flotte", d. h. für eine unserer politischen und wirtschaftlichen Machtstellung entsprechende Ausgestaltung unserer Seerüstung eingetreten sind. Wir haben an diesen wie an seinen sonstigen Arbeiten auf dem Gebiete der populären Marineliteratur lebhaften Anteil genommen. Wenn der Verfasser in seiner Kritik des

Digitized by Google

Flottengesetzes von 1900 und in seinen Vorschlägen über den weiteren Ausbau unserer Flotte auch mehr als warmherziger Patriot, denn als mit allen entgegenstehenden Schwierigkeiten vertrauter Fachmann urteilt, so wird seine Schrift doch zweifellos dazu beitragen, weiteren Volkskreisen den Ernst der Lage zu veranschaulichen, in der wir uns mit der in ihrem jetzigen Entwicklungsstadium für unsere Interessen unzureichenden Flotte befinden.

Die Flottenfrage unter den wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen der Gegenwart. Dargestellt von Erich Neuhaus. — Verlag von Felix Dietrich, Leipzig. — Preis 1 Mark.

Verfasser nimmt an, daß spätestens im nächsten Jahre die Regierung mit ergänzenden Forderungen für die Ausgestaltung der deutschen Seemacht an die Volksvertretung herantreten werde. Dies veranlaßt ihn zu einer Untersuchung der vielseitigen wirtschaftlichen, politischen und militärisch-technischen Probleme, die sich in der Flottenfrage zusammenfassen.

Ähnliche Untersuchungen sind schon von sehr vielen Seiten angestellt worden; von anfänglicher Verworrenheit ist man allmählich zu einer gewissen Klärung in der Erfassung des Gegenstandes durchgedrungen. An der kleinen Schrift des Verfassers ist rühmend anzuerkennen, daß es ihm gelungen ist, die in Betracht kommenden Fragen nicht nur vom politischen und wirtschaftlichen, sondern auch vom militärischen Standpunkt aus klar und bestimmt zu erfassen und scharf umgrenzte Einzelsätze seiner Beweisführung zugrunde zu legen. Daß die Wirklichkeit, wenn es zu den vorausgesetzten „ergänzenden Forderungen" kommt, vielleicht andere Wege gehen wird, ist eine Sache für sich und tut der Verdienstlichkeit der Neuhausschen Schrift keinen Eintrag.

Diese Schrift hat aber noch ein anderes Verdienst; sie ist hervorgegangen aus einem Vortrag, den ihr Verfasser im Berliner Akademischen Verein für Volkswirtschaftslehre gehalten hat. Darauf kommt es vor allem an, den Nachwuchs der führenden Kreise unseres Volkes mit dem Inhalt der Flottenfrage vertraut zu machen, um ihn in dieser Richtung vor scharf umrissene bestimmte Fragen zu stellen.

„Der deutsche Segelsport" ist der Titel eines soeben bei Brockhaus erscheinenden farbenprächtigen Werkes, das der Marinemaler Stöwer herausgibt (Preis 25,— Mark). Fünfzehn meisterhafte Aquarelle und über 120 sonstige Illustrationen spiegeln Meer und Binnenseen, das fröhliche Leben der Regatten und die schlanken Formen der verschiedenartigsten Segelboote. Der interessante Text von de Ahna, Belitz, Dr. Rieß und Stöwer ist die erste zusammenfassende Darstellung alles Wissenswerten über Geschichte des Segelsports, Bau und Führung von Yachten und das Wettsegeln.

Unser Kaiser war der Führer auf diesem wie den anderen Gebieten des deutschen Sports nach dem alten Spruch, daß ein gesunder Geist nur in einem gesunden Körper wohnt. Unsere Jugend muß den Körper stählen durch Tennis und Fußball, durch Turnen und Rudern und Segeln, soll sie kräftig bleiben im Kampfe gegen geistige Überarbeitung und Nervosität.

Nun steht der deutsche Segelsport auf einer Höhe, daß wir den friedlichen Wettstreit auch mit den älteren Vettern in England und Amerika aufnehmen können.

Viel Schönes und Interessantes wissen die Autoren zu erzählen, Wissenschaftliches für den Fachmann, das der Laie getrost überschlagen darf, Historisches vom Großen Kurfürsten an, das den Sportsfreund interessieren wird, und allerhand Heiteres und Spannendes, das jeden packen wird, der Sinn hat für die große herrliche Natur, wie sie sich auf dem Wasser offenbart, für das frische, fröhliche, freie Menschenleben auf den Wellen an unseren Küsten und auf unseren Flüssen und Seen. So recht ein Prachtwerk für gesunde Naturen, zum amüsanten Blättern für die Alten, zum Studium für die Jungen, zum Anreiz für die Jüngsten.

Digitized by Google

v. François (Oberst): **Feldverpflegungsdienst bei den höheren Kommandobehörden.** Erster Teil. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn. — 3,60 Mark.

Ein äußerst wertvolles Handbuch für das Studium des so wichtigen Feldverpflegungswesens und für die Stellung und Bearbeitung von Aufgaben auf diesem Gebiete an der Hand einer durchgeführten Kriegslage. Das Buch füllt tatsächlich eine vorhandene Lücke aus.

v. Alten (Generalleutnant): **Kriegskunst in Aufgaben.** 2. Heft. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 3,50 Mark.

Nachdem sich das 1. Heft mit der Aufklärungstätigkeit der Reiterei befaßt hat, behandelt das 2. Heft Vorposten, Märsche und Marschsicherung in applikatorischer Weise. Es ist mit großem Dank zu begrüßen, daß der Verfasser seine reiche Erfahrung zum Nutzen der Armee verwendet. Das Buch gehört zum Wertvollsten, was seit Verdy in dieser Beziehung geschrieben worden ist.

Rohne: **Das gefechtsmäßige Abteilungsschießen der Infanterie und das Schießen mit Maschinengewehren.** 4. Auflage. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 2,25 Mark.

Bei dem gesteigerten Interesse für wissenschaftliche Behandlung schießtechnischer Fragen wird die neue Auflage des bekannten Buches jedenfalls sehr willkommen sein.

Balck: **Taktik.** 6. Band. — Berlin 1904. Eisenschmidt. — 8,— Mark.

Der Band behandelt Nachtgefechte, das Wald- und Ortsgefecht, Kämpfe um Engen und Flußlinien, Gebirgskrieg, den kleinen Krieg und den Etappendienst. Mit diesem Band hat der Verfasser sein umfangreiches Werk abgeschlossen, das von einem erstaunlichen Fleiß zeugt und in der Literatur keiner Armee seinesgleichen hat. Gründlichkeit, umfassende Darlegung aller Verhältnisse, so daß sich jeder sein eigenes Urteil bilden kann, reiche Beigabe kriegsgeschichtlicher Beispiele sind die bekannten Vorzüge des Werkes.

v. Abel (Generalleutnant): **Stammliste der Königlich Preußischen Armee.** — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 5,— Mark.

In sehr dankenswerter Weise bietet das Buch eine knappe Geschichte aller Truppenteile der Armee, die sicher allgemein willkommen sein wird. Unter den mitgemachten Feldzügen ist bei den Posenschen Regimentern ihre Verwendung bei dem zweiten polnischen Aufstand 1863 nicht erwähnt.

v. Holleben: **Geschichte des Frühjahrs-Feldzuges 1813 und seine Vorgeschichte.** 1. Band. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn. — 12,— Mark.

Der vorliegende Band behandelt auf Grund der vorhandenen Kriegsakten und neuesten Quellen die Zeit vom Rückzug der „Großen Armee" aus Rußland ab, die Erhebung und Rüstungen Preußens, die Vorbereitungen Napoleons und die Ereignisse bis zum 25. April 1813. Mit Recht ist der Darstellung der auf der Wiedererstarkung Preußens fußenden Rüstungen ebenso wie der Kriegsvorbereitungen Napoleons ein breiter Raum gewährt, so daß der vorliegende Band im wesentlichen die Vorgeschichte des Feldzuges enthält. Die Darstellung ist lebenswarm, klar, übersichtlich und in hohem Grade fesselnd.

Bronsart v. Schellendorff: **Der Dienst des Generalstabes.** 4. Auflage. — Berlin 1905. E. S. Mittler & Sohn. — 9,50 Mark.

Das allgemein anerkannte hervorragende Werk des verstorbenen Generals Bronsart v. Schellendorff ist von seinem Sohne (Major im Generalstabe) den

Digitized by Google

heutigen Verhältnissen entsprechend, in vortrefflicher Weise neu bearbeitet worden und kann jedem, der sich nicht nur für den Generalstabsdienst, sondern überhaupt für die Truppenführung vorbereiten will, durchaus empfohlen werden. Es bildet einen Band der seit einem Jahr erscheinenden wertvollen Mittlerschen „Handbibliothek des Offiziers".

v. Scherff (General der Infanterie): **Gewehr und Gelände im heutigen Angriffskampf.** — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn. — 3,— Mark.

General v. Scherff tritt in dieser Schrift von neuem in scharfsinniger Weise für seine bekannte Ansicht ein, daß das Angriffsverfahren der Infanterie einer Reglementarisierung bedürfe. In seinem Kampf für den — freilich nicht schematisierten — „Normalangriff" gegen den „individualisierten Angriff" wendet er sich hauptsächlich gegen Schlichting.

Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. 4. Heft. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn. — Jährlicher Bezugspreis 15,— Mark.

Mit dem vorliegenden Heft, das sehr interessante Aufsätze von den Generalen Rohne und Frhr. v. Falkenhausen, dem Oberstleutnant Frhrn. v. Freytag, den Majors Kuhl, Löffler u. a. bringt, schließt der 1. Jahrgang ab. Die junge Zeitschrift wird gewiß auch im zweiten Jahre ihren hervorragenden Platz in der Literatur behaupten.

v. Lignitz (General der Infanterie): **Aus drei Kriegen.** 1866. 1870/71. 1877/78. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn. — 5,50 Mark.

Die vorliegenden Erinnerungen sind besonders interessant und wertvoll, insoweit sie sich auf den russisch-türkischen Krieg erstrecken. Sie beruhen auf sorgfältigen Tagebuchaufzeichnungen, die, wenn sie auch keineswegs eine abgeschlossene Geschichte dieses Feldzuges bieten können, dafür aber eine lebenswarme Schilderung der persönlichen Eindrücke enthalten und dem Offizier, der keine Kriegserfahrung besitzt, zeigen, wie es im Felde zugeht. Darin liegt ein großer Wert des Buches.

Die Deutsche Seewarte ist wiederum mit einer neuen Jahresveröffentlichung auf dem Plan erschienen: **Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern.** Erster Band: Eingänge des Jahres 1903. — Berlin 1904. E. S. Mittler & Sohn. Sie geben in gedrängter Form eine Übersicht über das im Laufe des Jahres 1903 von den Beobachtern auf See gesammelte Material, um es weiterer Verwertung leichter zugänglich zu machen, die natürlich je nach dem Zweck der Untersuchung eine ganz verschiedene sein kann. Es werden angegeben Passatgrenzen, höchste erreichte Breite, Stürme mit Dauer, Barometergang und niedrigstem Stand, besondere Beobachtungen wie Eis, ungewöhnliche Wassertemperatur, Versetzung usw. Mit dieser Veröffentlichung ist ein Vorschlag des unglücklichen Admirals Makaroff ins Leben getreten in einer Form, wie sie vom Assistenten der Seewarte Herrn F. Knipping im Jahre 1896 vorgeschlagen wurde. (Vgl. „Ein Führer durch die meteorologischen Schiffstagebücher der Seewarten". Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte, XIX., 1896, Nr. 1.) M.

Vor der Katastrophe. Ein Blick ins Zarenreich. Skizzen und Interviews aus den russischen Hauptstädten von Hugo Ganz. — Frankfurt a. M. 1904. Literarische Anstalt Rütten & Loening. — Preis 3 Mark.

Politische Krisen fallen den Zeitgenossen auf die Nerven. Was man bis dahin raunte und wähnte, scheint greifbar nahe gerückt, und der Schriftsteller findet eifrige Leser, der — scheinbar in beglaubtigter Form — über Tatsachen und Verhältnisse zu

Digitized by Google

berichten weiß, welche eine drohende Katastrophe zu beschleunigen geeignet sind. Wir sind außer stande zu beurteilen, inwieweit die von Hugo Ganz berichteten Vorgänge der Wahrheit entsprechen, und inwieweit seine nicht genannten Gewährsmänner zu objektiver Beurteilung der Dinge geeignet und berufen sind. Dem Verfasser selbst entschlüpft gelegentlich ein Wort, das seiner Kritik die gebotenen Vorbehalte ohne weiteres beifügt . . . „man hat" — so sagt er — „das Gefühl, daß man in eine ganz andere Welt eingetreten ist, die mit unserer westlichen absolut nichts mehr gemein hat." Wer über russische Verhältnisse urteilen will, wird zunächst versuchen müssen, sich ganz auf russischen Boden zu stellen, wer sie aber verurteilen will, der muß in der Lage sein, anzugeben, wie es anders zu machen wäre, und welches neuere bessere System er an die Stelle des jetzigen setzen will — die westliche Schablone dürfte dazu kaum geeignet sein.

Von den Fridrichowicz' **Kompendien** (Verlag von S. Calvary, Berlin NW7) ist Band X erschienen, enthaltend: Spezielle oder praktische Verwaltungslehre, Unterrichtswesen, Bevölkerungslehre und Bevölkerungspolitik, Armenwesen. Auch der Preis dieses Bändchens beträgt 1,60 Mark.

Syntax der englischen Sprache für Schulen. Von Hermann Conrad. — Berlin 1904. Verlag von E. S. Mittler & Sohn. — Preis 2 Mark, gebunden 2,50 Mark.

Die Behandlung der englischen Sprache für Unterrichtszwecke ist innerhalb unserer deutschen Schulliteratur nicht genügend fortgeschritten, sie fußt vielfach noch auf Quellen, die für die heute lebendige Sprachweise als längst veraltet angesehen werden müssen. Verfasser hat sich deshalb die Aufgabe gestellt, seinen Schülern die Grundregeln der heutigen Umgangssprache der gebildeten englischen Gesellschaft zu vermitteln, und hat das zu diesem Zweck erforderliche Material in der Hauptsache aus neuen und neuesten englischen Romanschriftstellern geschöpft. Ein solches Buch wird auch dem Seeoffizier, der an der Fortbildung seiner englischen Sprachkenntnisse arbeitet, willkommen sein; dies der Grund, weshalb wir sein Erscheinen zur Kenntnis unseres Leserkreises bringen.

Kochs **Sprachführer,** Band 24: **Togo-Sprachen,** Grammatik, Gespräche, Wörtersammlungen von A. Seidel. — Dresden—Leipzig. C. A. Kochs Verlagsbuchhandlung. — Preis 2,50 Mark.

In den Kochschen Sprachführern finden sich neben den europäischen Sprachen auch die Idiome außereuropäischer Völkerschaften behandelt; im Jahrgang 1901, Seite 502, erwähnten wir das der Suaheli-Sprache gewidmete, von Hugo Raddatz bearbeitete 22. Bändchen dieser Bibliothek. Auch die Bearbeitung der Togo-Sprachen — Anglo-Ewe, Anecho-Ewe und Haussa — ist unter beschränkter Berücksichtigung der Grammatik und Darbietung eines aus den verschiedenen Lebensbeziehungen entlehnten Vokabelschatzes dem Bedürfnis des im Togo-Gebiet als Kaufmann, Beamter und Reisender verweilenden Europäers angepaßt und wird ihm, soweit wir die Sachlage zu beurteilen vermögen, von Nutzen sein.

Die Arbeiter-Wohlfahrtseinrichtungen der industriellen Unternehmer in den preußischen Provinzen Rheinland und Westfalen und ihre volkswirtschaftliche und soziale Bedeutung. Von Dr. P. Mieck. — Berlin. Carl Heymanns Verlag. — Preis 4 Mark.

Das Hauptinteresse an der an sich recht beachtenswerten Zusammenstellung beruht in den Schlußfolgerungen des Verfassers. Er gelangt zu dem Ergebnis, daß die im beiderseitigen wohlverstandenen Interesse getroffenen Wohlfahrtseinrichtungen sich als ein Lohnzusatz charakterisierten. Als solcher gehörten sie einer Übergangsperiode an, in welcher die in die Großindustrie frisch hineingetretene Arbeiterschaft noch nicht reif genug sei, einen über das unmittelbare Bedürfnis hinausreichenden Barlohn wirtschaftlich

Digitized by Google

zu verwerten. Wenn die Arbeiterschaft erst einmal so weit gereift sei, daß sie auch ohne Bevormundung wirtschaftlich gedeihliche Maßnahmen treffen könne, würden die Wohlfahrtseinrichtungen ihre Berechtigung verlieren und die Arbeiterschaft werde auch den Lohnzusatz in barer Münze fordern. Wer sich mit der modernen Arbeiterfrage beschäftigt, wird, gleichviel ob er den vorstehenden Schlußfolgerungen zustimmt, die Mieckschen Zusammenstellung und die auch an die Einzelpunkte geknüpften Betrachtungen nicht unbeachtet lassen dürfen.

Die ärztliche Mitwirkung bei der sozialen Fürsorge im Seeverkehr. Von Dr. B. Nocht, hamburgischem Physikus und Hafenarzt. — Verlag von Gustav Fischer, Jena. — Preis 1,50 Mark.

Der in der Marine wohlbekannte und als hamburgischer Hafenarzt für die Behandlung seines Themas besonders berufene Herr Verfasser hat in der vorliegenden kleinen Schrift in sehr dankenswerter Weise zusammengestellt, was aus dem Gesichtspunkt der sozialen Fürsorge für die Seefahrer und die wirtschaftlich unselbständigen Seereisenden m. a. W. die Auswanderer im allgemeinen sowie speziell in Hamburg geschehen ist, und nach welchen Gesichtspunkten und Bestimmungen hierbei verfahren wird. Die kleine Schrift, die auch den Angehörigen der Marine unmittelbar zu interessieren geeignet ist, bildet einen Sonderabdruck aus dem von Fürst und Windscheid herausgegebenen „Handbuch der sozialen Medizin".

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem * bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Constan, P.: Recueil de tables permettant de simplifier et d'abréger les calculs nautiques. — Saint-Brieuc 1904. F. Guyon. — 3,00 Mark.

Douglas, R. K.: Europe and the far east. — Cambridge 1904. University Press. — 7 sh. 6 d.

Fried, A. H.: Die moderne Schiedsgerichtsbewegung. — Berlin 1904. T. Gutmann. — 0,60 Mark.

* Gill, J.: Text-book on navigation and nautical astronomy. New edition augmented and rearranged by W. V. Merrifield. — London 1904. Longmans, Green & Co. — 10 sh. 6 d.

* Gleaves, A.: James Lawrence, Capitain United States Navy, Commander of the „Chesapeake". — New York and London 1904. G. P. Putnam's Sons. — 7 sh. 6 d.

Hart, G.: Les turbines à vapeur. — Paris 1904. Gauthier-Villars. — 3,20 Mark.

* Hennebicq, L.: Principes de droit maritime comparé. Partie I: Le navire. — Bruxelles et Paris 1904. A. Pedone. — 13,50 Mark.

Hime, H. W. L.: Gunpowder and Ammunition, their origin and progress. — London 1904. Longmans, Green & Co. — 9 sh.

* v. Holleben: Deutsches Flottenbuch. 10. Auflage. — Leipzig 1905. O. Spamer. — 7,50 Mark.

* Jentsch, O.: Telegraphie und Telephonie ohne Draht. — Berlin 1904. J. Springer. — 6,00 Mark.

* Maitland, F. L.: The Surrender of Napoleon. New edition. — Edinburgh and London 1904. W. Blackwood & Sons. — 15 sh.

Digitized by Google

Morel, M. A.: La balistique graphique et son application dans le calcul des tables de tir. — Paris 1904. Gauthier-Villars. — 2,80 Mark.

Muſil, A.: Bau der Dampfturbinen. — Leipzig 1904. B. G. Teubner. — 8,00 Mark.

* Neubeck, G.: Die Dampfturbine. — Kiel 1904. P. Toeche. — 2,80 Mark.

Njemetz: Rußland und der Friede. — Berlin 1904. H. Walther. — 0,50 Mark.

* Nordenſkjöld, Dr., O.: „Antarktik." Zwei Jahre in Schnee und Eis am Südpol. — Berlin 1904. D. Reimer. — 12,00 Mark.

Norrgren, L.: Russian commercial handbook. — London 1904. E. Wilson. — 4 sh.

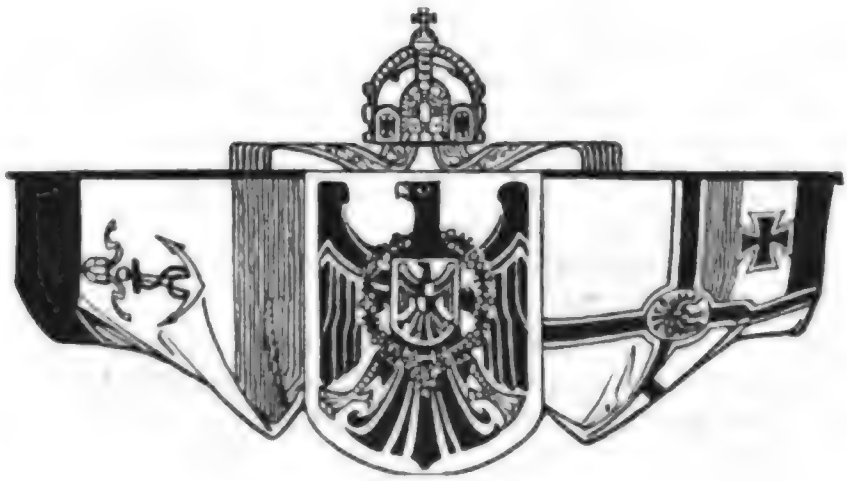
* Ruſt, F.: Marineſorgen. Reviſion des Flottenprogramms. — Berlin 1904. Schwetſchke & Sohn. — 3,00 Mark.

* Ungard Edler v. Öthalom, A.: Der Suezkanal, ſeine Geſchichte, ſeine Bau- und Verkehrsverhältniſſe und ſeine militäriſche Bedeutung. — Wien und Leipzig 1905. A. Hartleben. — 4,00 Mark.

* Westlake, J.: International law. Part I: Peace. — Cambridge 1904. University Press. — 9 sh.

* Wille, R.: Waffenlehre. 3. Auflage. 1. Band. — Berlin 1905. R. Eiſenſchmidt. — 7,50 Mark.

Zanantoni, E.: Die Eiſenbahnen im Dienſte des Krieges und moderne Geſichtspunkte für deren Ausnutzung. — Wien 1904. A. Hölder. — 0,80 Mark.



Digitized by Google

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erklärung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiff- und Maschinenbau, Kessel.

Sopra una nuova interpretazione della esperienza di stabilita delle navi. (Ri. M., August/September 1904.)
The Japanese armoured cruiser „Kasuga". (Eg. vom 21.10.04.)
Balanço do navio em mar agitado. (A.C.M.N., August 1904.)
Der Schlachtschiffbau bei den Hauptseemächten. (N.M.B. vom 22.10., 12.11.04.)
Entwurf eines flachgehenden Zweiturbinen-Schraubenbootes. (S., Jahrg. 6, Nr. 2, 3.)
Der Schulz-Wasserrohrkessel. (Ebenda.)
Beitrag zur Theorie der Konstanten Froudés zur Bestimmung des Schiffswiderstandes. (Ebenda.)
Fortschritte in der Entwicklung des Schiffspanzers und der Marineartillerie 1903. (M.S., 1904, Nr. 11.)
Comparison of „Connecticut" of our navy with largest battleships of other navies. (N.G. vom 13.10.04.)
Gas-turbines. (Eg. vom 28.10.04.)
Commander Peary's new arctic vessel. (E. vom 28.10.04.)
A handicap on United States battleships. (P.N.I., September 1904.)
La distanza nel duello navale. (Ri. M., Oktober 1904.)
Battleship „Georgia". (S.A. vom 22.10.04.)
Les Canots automobiles. (M.F., September/Oktober 1904.)
Speed and consumption of steamships. (J.U.S.I., Oktober 1904.)
Bessere Linienschiffe. (U., Jahrg. 7, Nr. 4.)
The battle of the boilers. (N.M.R. vom 3.11.04.)
Le cuirassé de 14865 tx. „Patrie". (Y., No. 1391 vom 5.11.04.)
H. M. S. „King Edward VII." (E. vom 4.11.04; Y., No. 1392 vom 12.11.04.)
Shipbuilding in Germany. (E. vom 4.11.04.)
The Japanese cruiser „Nisshin" and „Kasuga". (Ebenda.)
Steam trials of H. M. S. „Dominion". (Eg. vom 4.11.04.)
The conditions of warship trials. (Ebenda.)
Our new war vessels. Description of the „Hampshire". (N.G. vom 27.10.04.)
The speedy „Colorado". (Ebenda.)
The cruiser „Black Prince". (N.M.R. vom 10.11.04; E. vom 11.11.04.)
Development of the armoured cruiser. (N.M.R. vom 10.11.04.)
Steam trials of modern warships. (E. vom 11.11.04.)
Steam turbines. (Ebenda.)
The function and design of cruisers. (Eg. vom 11.11.04.)
Triple screw propulsion. (M.E., November 1904.)
Naval architecture. (Ebenda.)
Neue Schlachtschiffe fremder Nationen. (U., Jahrg. 7, Nr. 5.)

Artillerie, Waffenwesen, Pulver, Munition.

Graphische Lösung einiger Aufgaben der äußeren Ballistik. (M.A.G., 1904, Nr. 8/9.)
Naval gunnery. (N.M.R. vom 20.10.04.)
Exercicio de tiro ao aloo a bordo da fragata „D. Fernando". (A.C.M.N., August 1904.)
Le canon brise-mer. (A.Ma. vom 27.10.04.)
Long-range gunnery. (A.N.G. vom 29.10.04.)

Digitized by Google

Training ranges and long-range firing. (P.N.I., September 1904.)
Fire control. (Ebenda.)
Die Imitation des Stoßes von Pulverladungen in Geschützrohren. (M.A.G., 1904, Nr. 10.)
Schnellladen von Geschützen großen und mittleren Kalibers. (K.T., 1904, Nr. 9.)
Naval guns sights. (N.M.R. vom 10.11.04.)

Torpedo- und Minenwesen, Unterwasserboote.

Verwendung und Abwehr von Unterseebooten. (U., Jahrg. 7, Nr. 3.)
Les sous-marins anglais aux manoeuvres. (Y., No. 1389, 1391 vom 22.10., 5.11.04.)
Naval warfare and submarines. (N.M.R. vom 27.10.04.)
Les nouveaux torpilleurs de haute mer hollandais „Smeroe", „Tanga" et „Wajang". (Y., No. 1390 vom 29.10.04.)
Le nouveau sous-marin anglais „A 4". (A.Ma. vom 10.11.04.)
Submarine torpedo-boat Simon Lake X. (A.N.J. vom 29.10.04; N.M.R. vom 17.11.04.)
Minen. (D.F., 1904, Nr. 11.)
Undervandsbaade. (T.f.S., November 1904.)
The evolution of the submarine and how far the Lake type solves the problem. (J.U.S.A., September/Oktober 1904.)

Küstenverteidigung, Landungen.

Zum gegenwärtigen Stande der provisorischen Befestigung. (M.A.G., 1904, Nr. 8/9.)
Dienst der Truppen beim Angriff und bei der Verteidigung von Festungen. (M.A.G., 1904, Nr. 10.)
What of the coast defences? (A.N.J. vom 22.10.04.)
Die Küstenverteidigung an der Ostsee. (I.R.A.F., Beiheft 56.)
Die maritime Verteidigung Antwerpens. (I.R.A.F., November 1904.)

Maritime und militärische Fragen.

Der russisch-japanische Krieg. (O.L., 1904, Nr. 37, 38, 39, 40; A.N.G. vom 22.10., 29.10., 5.11.04; A.Ma. vom 20.10., 27.10., 3.11., 10.11.04; M.W., 1904, Nr. 130; Ri.M., August/September 1904, Oktober 1904; M.S., 1904, Nr. 11; U., Jahrg. 7, Nr. 5; D.A., 1904, Nr. 42, 43, 44, 45; Q. vom 16.10., 1.11.04; J.A.M., November 1904; A.B., 1904, Nr. 41, 42; A.N.J. vom 29.10.04; Re.G.M., Oktober 1904; Y., Nr. 1392 vom 12.11.04; N.M.R. vom 17.11.04.)
Kreuzergefechte im Manöver und im Kriege. (U., Jahrg. 7, Nr. 3.)
Destroyers and sea service. (N.M.R. vom 20.10.04.)
The eyes of the fleet. (N.M.R. vom 27.10.04.)
Le départ de l'escadre russe de renfort pour l'extrême-orient. (Y., No. 1390 vom 29.10.04.)
La défense navale de la France. 1894—1904. (M.F., September/Oktober 1904.)
Some lessons from the Russo-Japanese war. (U.S.M., November 1904.)
The personnel of the British navy. (N.M.R. vom 3.11.04.)
Sea power and the crisis. (Ebenda.)
Le recrutement des officiers de vaisseau. (Y., No. 1391 vom 5.11.04.)
Über das Versagen der europäischen Theorie im russisch-japanischen Kriege. (M.W., 1904, Nr. 136.)
Die Blockade der Häfen unter den Verhältnissen der Jetztzeit. (M.Sb., 1904, Nr. 9.)
Gesichtspunkte für die Beurteilung des Gefechtswertes von Kriegsschiffen. (S., Jahrg. 6, Nr. 3.)
Défense maritime en Angleterre. (A.Ma. vom 10.11.04.)

Digitized by Google

Two wars: 1854, 1904. (A.N.G. vom 12.11.04.)
Brauchen wir mehr Panzerkreuzer? (D.F., 1904, Nr. 11.)
Education in the navy. (N.M.R. vom 17.11.04.)
Das Festland im Kampfe gegen das Meer. (M.W., 1904, Nr. 142.)

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Interessensphären am Persischen Golf. (A.B., 1904, Nr. 41.)
French naval reform. (E. vom 21.10.04.)
War and its prevention. (P.N.I., September 1904.)
L'accord Franco-Anglais au point de vue stratégique. (M.F., Sept./Okt. 1904.)
Suprématie navale. (Ebenda.)
Thirty years of naval progress. (U.S.M., November 1904.)
Die Seeherrschaft der Japaner in ihrer Bedeutung für die Zukunft des ostasiatischen Krieges. (N.M.B. vom 5.11.04.)
The naval horizon. (A.N.G. vom 12.11.04.)

Bildungswesen.

Das Studium fremder Sprachen in der englischen Kriegsmarine. (M.S., 1904, Nr. 11.)
The education of imperial Japanese naval officers of the executive branch. (J.U.S.I., Oktober 1904.)

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Schwimmdock von 11500 Tonnen Tragfähigkeit. (Z., 1904, Nr. 43.)
L'arsenal maritime de Lisbonne. (Q. vom 16.10.04.)
Der Eisenbeton. (P., Nr. 784, 785, 786.)
Die englischen Kriegshäfen Plymouth und Portsmouth. (M.A.G., 1904, Nr. 10.)
Proposed canal to connect Montreal with the head of lake Huron. (S.A.Suppl. vom 29.10.04.)
Official opening of the new Hebburn dock. (S.W. vom 26.10.04.)
Der Londoner Hafenbau. (S., Jahrg. 6, Nr. 3.)
Der Kriegshafen Portland. (D.A., 1904, Nr. 45.)
Temporary dry-docks for rapid construction. (M.E., November 1904.)

Sanitätswesen.

Note médicale sur l'hôpital russe de Munychie (Grèce). (A.M.N., August 1904.)
Étude médicale de l'île de Croix. (Ebenda.)
Some hygiene precautions to be observed in training. (P.N.I., September 1904.)
A national ambulance service. (U.S.M., November 1904.)
Bericht über die Schlafkrankheit in Togo. (S.T.H., 1904, Nr. 11.)
Über Malariaverbreitung in Neupommern und über Malariaverhütung an Bord eines daselbst stationierten Kriegsschiffes. (Ebenda.)
Sanitätsdienst im ostasiatischen Kriege. (M.W., 1904, Nr. 137.)

Rechtsfragen.

Contraband of war. (N.M.R. vom 20.10.04.)
Der japanische Völkerrechtsbruch in Tschifu. (D.A., 1904, Nr. 42.)
War fleets and fishing craft. (N.M.R. vom 27.10.04.)
Some remarks on the administration of justice in the navy. (P.N.I., Sept. 1904.)
Der russisch-japanische Krieg und das Seekriegsrecht. (D.F., 1904, Nr. 11.)
The proposed Hague conference. (N.M.R. vom 17.11.04.)

Koloniale Fragen.

Der Aufstand in Südwestafrika. (D.K.Z., 1904, Nr. 43, 44.)

Digitized by Google

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Le yachting sur le lac Winnebago. (Y., No. 1389 vom 22. 10. 04.)
Le yachting en Russie. (Y., No. 1391 vom 5. 11. 04.)
Die kleine Kreuzeryacht. (D. Y., 1904, Nr. 8.)
Der Typ der kleinen Rennklassen. (Ebenda.)

Geschichtliches.

Nelson and his men. (N. M. R. vom 20. 10. 04.)

Technische Fragen. Elektrizität. Telegraphie.

Der Bau des Simplontunnels. (Z., 1904, Nr. 44.)
Die Herstellung von Eisen und Stahl auf elektrischem Wege. (G. A. vom 15. 11. 04.)

Nautische Fragen.

The mechanics of the atmosphere. (S. A. Suppl. vom 15. 10. 04.)
Ölgebrauch auf stürmischem Meere. (A. S. Z., 1904, Nr. 43.)
Über die Bewertung der Güte von Chronometern. (M. S., 1904, Nr. 11.)
Range and azimuth finder. (Eg. vom 28. 10. 04.)
Beobachtungen von Stromversetzungen an gefährlichen Küstenstrecken. (H., 1904, Nr. 45.)
Einfluß des Windes und Seeganges auf die Geschwindigkeit der Dampfer. (Ebenda.)
Hydrographische Arbeiten im Stillen Ozean 1898 bis 1904. (M. Sb., 1904, Nr. 9.)
Berechnung von Länge und Standlinien, unabhängig vom Chronometer. (A. H., 1904, Nr. 11.)
F. Ahlborns Untersuchungen über den Mechanismus des hydrodynamischen Widerstandes. (Ebenda.)
Die Beobachtung der Kimmtiefe. (Ebenda.)
Eigentümliche Gezeitenverhältnisse an der niederländischen Küste. (Ebenda.)
Klimatafeln für die deutsche Flotte. (Ebenda.)
Om Stormvarselstjenesten ved Meteorologiske Institut. (T. f. S., November 1904.)

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Aus der Handelsmarine. (U., Jahrg. 7, Nr. 3, 4.)
The state and the mercantile marine officers. (N. M. R. vom 20. 10. 04.)
Die Seereisen deutscher Schiffe 1902. (H., 1904, Nr. 44.)
Tarifkampf im Nordatlantik. (U., Jahrg. 7, Nr. 4.)
Internationale Segler-Union. (A. S. Z., 1904, Nr. 44.)
Zwei neue deutsche Seedampfer. (P., Nr. 786.)

Handels- und Verkehrswesen.

Labour and trade. (E. vom 21. 10. 04.)
Zur Organisation des deutschen Handels in China. (O. L., 1904, Nr. 38.)
Die sibirisch-ostasiatische Eisenbahn zu Beginn des russisch-japanischen Krieges. (K. T., 1904, Nr. 9.)
Verschiebungen im Seeverkehr. (H., 1904, Nr. 47.)
Schiffsverkehr bedeutender Seestädte. (Ebenda.)

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Statistische Mitteilungen über die Seefischerei Großbritanniens 1902. (M. S. V., 1904, Nr. 10.)
Seefischerei von Kanada 1902. (Ebenda.)
Heringsschwärme an der Westküste von Sylt. (Ebenda.)
Die großen Seefischereien im nordatlantischen Ozean. (D. F., 1904, Nr. 11.)

Vorrichtungen zur Verhütung von Schiffszusammenstößen. (P., Nr. 787.)
Selbstleuchtende Rettungsbojen. (H., 1904, Nr. 47.)
Schiffsunfälle an den deutschen Küsten 1898 bis 1902. (Ebenda.)

Verschiedenes.

Russische Ansichten über den Charakter des japanischen Soldaten. (D. A., 1904, Nr. 44.)
Deutschlands nächster Krieg. (J. A. M., November 1904.)
Das Ausdehnungsbestreben der Vereinigten Staaten von Amerika nach Westen. (N. M. B. vom 5. 11., 12. 11. 04.)
Is it peace? (N. M. R. vom 10. 11. 04.)
Die Übernahme des Jadegebietes durch Preußen im November 1854. (U., Jahrg. 7, Nr. 5.)

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. B. = Armee-Blatt.
A. C. M. N. = Annales do Club Militar Naval.
A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. Ma. = Armée et Marine.
A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette.
A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung.
D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. Monatsschrift des Deutschen Flotten-Vereins.
D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. M. = Deutsche Monatsschrift f. d. gesamte Leben d. Gegenwart.
D. O. = Deutsches Offizierblatt.
D. R. = Deutsche Revue. Von R. Fleischer.
D. Y. = Die Yacht.
D. R. G. S. = Deutsche Rundschau f. Geographie und Statistik.
E. = Engineer.
Eg. = Engineering.
E. A. = Elektrotechnischer Anzeiger.
F. O. = Ferne Osten.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
H. M. = Harper's Monthly Magazine.
J. A. M. = Jahrbücher f. d. deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the U. S. Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift f. Offiziere aller Waffen. Von E. Hartmann.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. E. = Marine Engineering (New York).
M. F. = La Marine française.
M. k. t. V. = Mitteilungen aus den königl. technischen Versuchsanstalten zu Berlin.
M. K. = Der prakt. Maschinen-Konstrukteur.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens.
M. Sb. = Morskoi Sbornik.
M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins.
M. W. = Militär-Wochenblatt.
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal.
N. M. B. = Neue militärische Blätter. Von v. Glasenapp.
N. M. R. = Naval and Military Record.
O. = Ostasien.
O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. = Prometheus.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. = Questions Diplomat. et Coloniales.
R. K. = Der rechte Kurs.
R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina.
Re. M. B. = Revista maritima brazileira.
Ri. M. = Rivista Marittima.
Ro. M. = România militara.
S. = Schiffbau, Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten.
S. A. = Scientific Americain.
S. A. Suppl. = Scientific Americain Supplement.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- u. Tropen-Hygiene.
S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen.
T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
T. M. = The Mariner and Engineering Record.
T. M. W. = The maritime World.
U. = Überall, Zeitschr. f. Armee u. Marine.
U. S. M. = United Service Magazine.
V. M. = La Vida Maritima.
Y. = Le Yacht.
V. B. G. = Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes.
Z. = Zeitschr. d. Vereins deutsch. Ingenieure.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 12, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

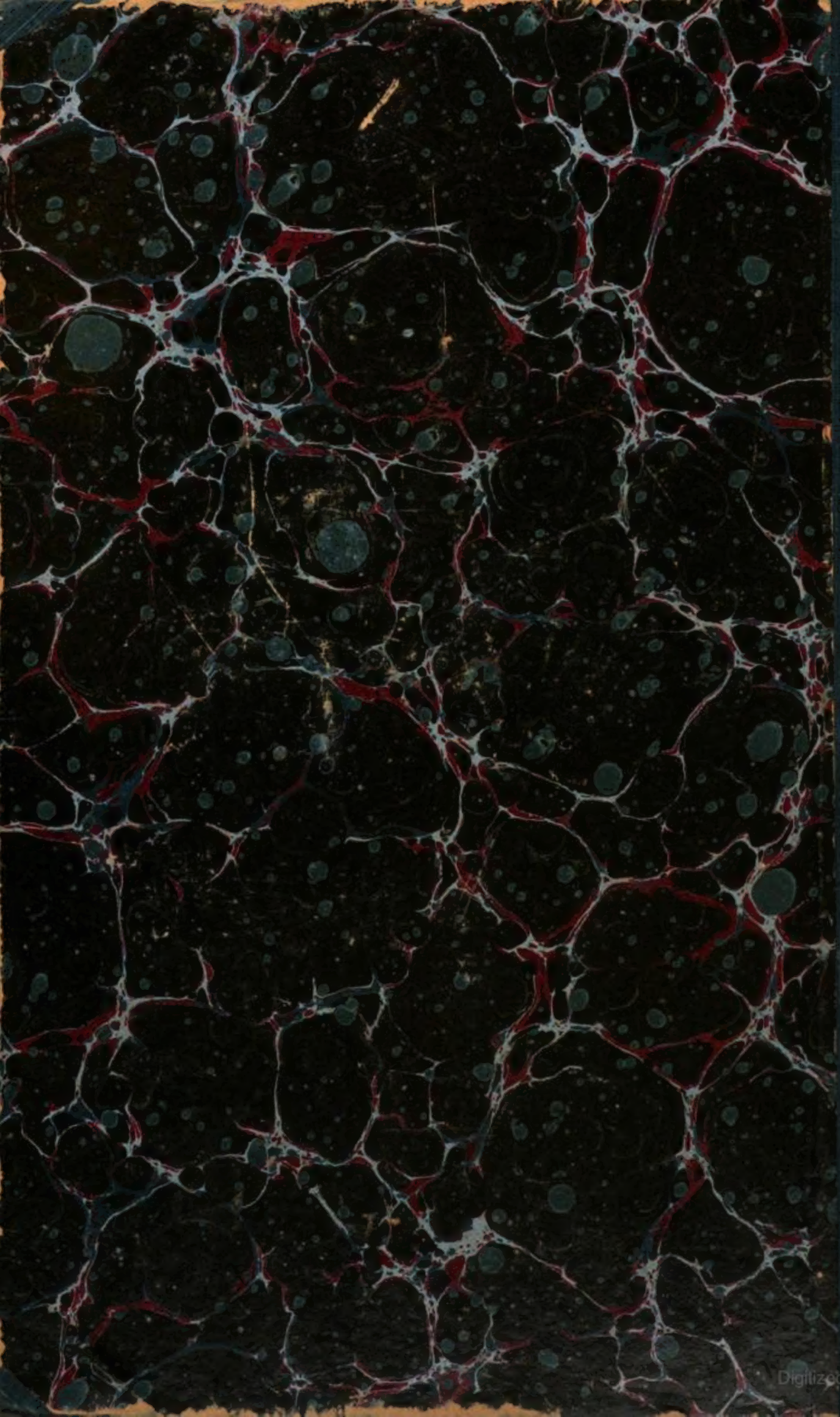
Digitized by Google

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

Digitized by Google


Digitized by Google